sommario

KERB MOTORI - Periodico di cultura motoristica - Bimestrale - Anno 2, n.1 Febbraio 2013
Contiene il supplemento CAFE' BIKES
Direttore responsabile: Andrea Cittadini. Direttore onorario: Sciampi
Hanno collaborato a questo numero: Pino Asaro, Piero Bianco, Alan Cathcart, Sabino De Castro, Shinichi Ekko, Graham Gauld, Filippo Ghialamberti, Luca Giraldi, Sabina Giussani, Romolo Tavoni, Ed Heuvink/HCMedia, Stefano Iori/Motorsport Picture Corner, Roberto Carrer/Carrstudio, Mario Chiarappa e Angelo Corradini/Grim Fotolab, Maurizio Rigato/ElleEmme
Realizzazione grafica: www.ivanlanzoni.it
Redazione e pubblicità: Tel. 3356647467, kerbmotori@kerbgroup.com, www.kerbmotori.com

Stampa: BA.IA, Via Cavour 46, 20865 Usmate (MB), Tel. 039670721
Distribuzione in Italia: ME.PE Logistica – Milano
Iscrizione ROC n. 22314 del 20/3/2012 - ISSN N. 2280-4072

La testata ha cercato tutti i titolari dei crediti fotografici.
Qualora non sia stato possibile risalirvi, resta a disposizione per la regolarizzazione
Foto di copertina: elaborazione grafica di Ivan Lanzoni
Stampato su carta ecologica

UN TUFFO AL CUORE: TORNA LA PORSCHE MARTINI

DEDICATO AL 90° DI MONZA, MA ANCHE ALL'OLANDA E A PERSONAGGI UNICI: DA JAN LAMMERS A JOHN GENTRY di Andrea Cittadini

Su questo numero di KERB MOTORI che ha chiuso il 2012 e apre il 2013, dedichiamo un ampio speciale al 90° Anniversario del circuito di Monza. Un impianto dove sono state vissute pagine leggendarie della storia delle corse. Un autodromo il cui mito si perpetua al pari di pochi tracciati altrettanto epici. Con un'unica ma fondamentale differenza: la pista monzese ha smesso da un pezzo di recitare un ruolo da protagonista in ambito internazionale. Monza deve riscoprire le proprie radici e riorganizzarsi radicalmente. Deve sfruttare il suo valore commerciale attirando capitali stranieri. Questo non si fa con iniziative locali di piccolo cabotaggio, ma con forze nuove. Per troppi anni si è vissuto di rendita solo sul G.P. di F.1. Si ha in mano una supercar e si viaggia a 30 km orari. Di errori ne sono stati fatti tanti. Anche clamorosi, anche architettonici: demolire le torri sulla linea del traguardo è stato uno sfregio alla storia, un gesto piccolo piccolo. Romolo Tavoni tutto questo lo sa, lo ha visto con i suoi occhi, e spera che possa ancora cambiare, come in parte ci racconta a pagina 7. Si prendano ad esempio Le Mans o Indianapolis: basterebbe solo copiare per fare un primo salto di qualità. Partendo proprio da Monza, KERB MOTORI ha partecipato all'Eco Charity Round, una bella e originale iniziativa benefica di Fulvio Maria Ballabio con l'associazione Help Them Onlus in favore dell'Ospedale di Belgrado. Su questo numero trovate in copertina il ritorno al Nürburgring della Porsche Martini, che debutterà a Le Mans nel 2014, e una carrellata "total white", partendo proprio dalla 918 Spyder; a seguire Giulietta, 308CC e March-Alfa Romeo F.Indy, tutte rigorosamente bianche. Altre chicche: le interviste a Jan Lammers e John Gentry. Leggendo gli articoli troverete un fil-rouge che parte in Olanda e lega le gesta e i destini di tanti personaggi. Cosa comune nel mondo dei motori. Più difficile riuscire a raccontare il tutto nel modo migliore. Abbiamo un certo numero di lettrici che amano le nostre storie, e non possiamo deluderle.

PROVE TECNICHE DI EDITORIALE

QUEL PASSAGGIO ALL'INGEGNER FORGHIERI A MONZA NEL '69 di Sciampi

Era venerdi sera, ore 21,30 circa, vigilia delle prove cronometrate del GP d'Italia di F.1 1969. Un anno particolare che vide l'assenza della Ferrari dai vertici e poche vetture iscritte al Mondiale. Mi trovavo nel paddock per vedere le monoposto smontate, proprio dietro ai box del circuito di Monza, e mi avvicinai a quello della Ferrari. Pensate, mi trovavo accanto ai meccanici e ricordo che il capomeccanico Ermanno Cuoghi mi chiese se gli tenevo la lampada portatile, per vedere meglio alcuni particolari. Che emozione stare lì, mentre discutevano della messa a punto per le prove del giorno successivo. Figuratevi com'è cambiato il mondo e immaginate oggi di potervi permettere - da semplici passionati - di stare nei box senza essere cacciati in malo modo. Impossibile, vietato avvicinarsi senza pass o permessi speciali. In quel momento arrivò Mauro Forghieri e pensai di essere stato baciato dalla fortuna per il fatto di avere vicino l'ingegnere più famoso della F.1. Ebbene, mi domandò quale fosse l'uscita aperta a quell'ora, dato che si erano già fatte le 22,30. Io gli dissi che era quella di Vedano al Lambro e mi permisi di chiedergli se voleva essere accompagnato. Incredibilmente lui accettò e con la mia Mini Minor salimmo fino alla piazzetta di Vedano, dove lo attendevano già alcuni amici per rientrare insieme in albergo; credo si trattasse dell'Hotel Fossati. Quei pochi minuti di tragitto dal paddock a Vedano, furono per me interminabili; il cuore mi batteva forte e mi ricordo che quando misi la prima per partire, feci una grattata che ancora oggi mi fa arrossire al solo pensiero. Forghieri mi chiese da dove venivo e che lavoro facevo. Io gli risposi, ma non ebbi il coraggio di aggiungere neanche una parola di più. Aggiunsi solo "Buona fortuna ingegnere"! Sono passati circa quarant'anni da allora, ma questo e uno dei momenti piu belli che io abbia vissuto in autodromo a Monza. Dovete sapere che quando varco i cancelli del circuito sento sempre una forte emozione, e tanti ricordi mi affiorano alla mente. Spero di poterveli raccontare ancora nei prossimi numeri.Per la cronaca la Ferrari di Pedro Rodriguez concluse al 6° posto. Avrebbe dovuto guidarla Tino Brambilla, mia cadde provando la moto del fratello Vittorio, una Paton, pochi giorni prima. Non si riprese perfettamente per il GP d'Italia, anche se provò a percorrere alcuni giri nelle prove libere. La gara e il Mondiale furono vinti da Jackie Stewart su Matra-Ford, davanti a Jochen Rindt (Lotus-Ford) e Jean-Pierre Beltoise (Matra-Ford). Si trattava del primo titolo per una scuderia francese, per giunta al secondo anno di formula uno.

© Ferrari

CANADA 1968. RICORDI DI UN GRAN PREMIO

di Pino Asaro

Continua sul n. 3 di KERB MOTORI, il viaggio nel passato di Pino Asaro, nostro corrispondente da Montreal e memoria storica del GP del Canada di F.1.

Archiviato il Gran Premio del Canada 2012, di gran lunga tra i piu' incerti ed emozionanti quest'anno, mi viene spontaneo fare paragoni con le edizioni del passato in terra canadese. Premetto che il mio primo evento di Formula Uno in assoluto, vissuto da spettatore, risale al lontano 1968. Ed é da questo Gran Premio che vorrei rispolverare qualche ricordo legato a una categoria che e' diventata - per me - un fattore di vita quotidiana. Ad ospitare il Grande Circo fu Le Circuit nel villaggio di Mont Tremblant, meta turistica oggi di fama internazionale, ubicata nel cuore della catena delle Laurentides. Il circuito, scavato tra vallate e scolpito nelle rocce delle colline che lo circondano, assomigliava a un piccolo Nürburgring. Al Gran Premio del Canada del '68, alla sua seconda edizione, il Circo si presentava con importanti assenze. In primis quella di Jim Clark, scomparso tragicamente nell'aprile di quell'anno ad Hockeneim, in una gara del Campionato Europeo di Formula Due. Ennesima enorme tragedia a marcare questo sport, dopo la morte di Lorenzo Bandini, avvenuta l'anno prima durante il Gran Premio di Monaco. Purtroppo furono anni in cui e la massima serie veniva troppo spesso tormentata da tragedie. I piloti, pur di trovare un ingaggio, accettavano di rischiare con bolidi facilmente soggetti a guasti meccanici, e di correre su piste inadeguate e prive delle necessarie misure di sicurezza. Il 1968 vide anche l'introduzione degli sponsor in Formula Uno, prima fra tutte la Lotus di Colin Chapman. La sua livrea "british racing green" con banda gialla, si trasformava in rosso e oro della Gold Leaf, multinazione inglese del tabacco. Altra novità fu l'introduzione degli alettoni: enormi ingegni ancorati sulle sospensioni posteriori. Al via 20 monoposto con l'austriaco Jochen Rindt al volante della Brabham-Repco in pole position, la Ferrari di Chris Amon al centro, e lo svizzero Jo Siffert al volante della leggendaria Lotus 49 del team privato di Sir Rob Walker, a completare la prima fila. Assente sulla griglia, Jackie Ickx sulla seconda Ferrari, vittima in prova di un grave incidente. Nessun semaforo a dare il via ma bensi la bandiera dello starter. In gara da notare una sola Gold Leaf-Lotus ufficiale, quella di Graham Hill, due Matra-Ford del Team Tyrrell per Stewart e Servoz-Gavin e due Matra ufficiali per Beltoise e Pescarolo. E poi le splendide arancioni McLaren-Ford di Bruce McLaren e Denis Hulme, il vincitore. A completare lo schieramento, BRM, Cooper-BRM e Honda, pilotata da John Surtees. Da notare che Amon condusse la gara per ben 72 giri dei 90 prima di abbandonare per un avaria alla trasmissione. A tagliare il traguardo appena 6 macchine, con il solo Hulme a pieni giri. Alle sue spalle McLaren, Rodriguez, Hill, Elford. Stewart, sesto e ultimo classificato, concluse a 7 giri. Leggere i nomi dei venti partenti fa venire la pelle d'oca: sono tutti grandi campioni, ad eccezione del pilota locale Bill Brack. Impensabile uno schieramento così ricco di qualità al giorno d'oggi. Il mondiale fu vinto da Graham Hill grazie al secondo posto ottenuto nella gara successiva, il G.P. USA a Watkins Glen, e alla convincente vittoria in chiusura di mondiale nel G.P. del Messico.

A TORINO, IL "LOUVRE DELL'AUTO"

di Piero Bianco

Piero Bianco è un gran signore: colto, pragmatico misurato. E' il Responsabile delle Pagine Motori de La Stampa, ma ha anche un'altra passione: la Juventus, per la quale ha lavorato alcuni anni orsono. Così, sovente, tra una prova e l'altra, capita di parlare di Gigi Maifredi e del suo calcio champagne.

Se non più a livello industriale, Torino resta la Detroit europea dei motori per un gioiello che ha poco da invidiare all'Henry Ford Museum di Dearborn: il «Mauto» della capitale sabauda è stato completamente ampliato e rivoluzionato due anni fa con un layout avveniristico che oggi lo rende unico al mondo. Non solo un museo, il «Louvre dell'auto» come venne battezzato già nel 1961 quando nacque grazie all'intuizione di Carlo Biscaretti di Ruffia, ma un pianeta interattivo che racconta la storia della motorizzazione globale aprendosi al futuro. Il nuovo Museo Nazionale di corso Unità d'Italia, sulla riva del fiume Po, è stato ridisegnato nelle strutture dall'architetto Cino Zucchi, che ha coperto l'antico cortile trasformandolo in location per eventi e mostre dedicate unendo i padiglioni esistenti con un nastro di vetro serigrafato. Ma è la scenografia ideata dal francese François Confino, già protagonista a Torino con il Museo Nazionale del Cinema, a renderlo davvero unico: «Più che esporre auto vogliamo raccontare la leggenda dell'automobile, nella quale personaggi e situazioni reali si mescolano a personaggi e situazioni nate dall'immaginazione. Un intreccio che fa riflettere sui temi legati all'uso dell'automobile come la passione e i suoi eccessi, il fascino e i pericoli, gli effetti nocivi sull'ambiente e le virtù della mobilità, la tecnica e l'arte». La collezione storica è spalmata su 19 mila mq di superficie e conta oltre 200 veicoli di 85 marche diverse, provenienti da 8 Paesi. Pezzi che vanno dal carro a vapore di Virginio Bordino del 1854 alle creazioni più attuali. A questi si affianca un centro di documentazione composto da 6.500 volumi, oltre 25.000 immagini, informazioni su 1.500 fabbriche automobilistiche, 3.500 corse, 2.000 personaggi. Il tutto fruibile dal pubblico in uno spazio nuovo e luminoso di oltre 800 mq. Il percorso espositivo (totalmente interattivo) si sviluppa su tre livelli. Inizia al secondo piano con il tema «L'automobile e il Novecento», prosegue al primo piano per «L'uomo e l'automobile» e si conclude con «L'automobile e il design». Le tematiche sono a loro volta suddivise in 30 sezioni che definiscono con precisione i momenti chiave della storia.

CLARK MI DISSE: "I'M VERY SORRY"

di Romolo Tavoni

Romolo Tavoni è un raro esempio di onestà, coerenza, correttezza, lucidità. E' un privilegio conoscerlo. Nasce a Casinalbo (Modena) nel 1926, e diplomatosi inizia a lavorare in Maserati. Nel '50 diventa segretario di Enzo Ferrari e dal '57 al '61 è Direttore Sportivo della Scuderia. Vince due Mondiali F.1 con Mike Hawthorn nel 1958 e Phil Hill nel 1961, oltre a quattro titoli iridati Sport Prototipi. Alla fine del 1961 Ferrari licenzia alcuni dirigenti contrari alla presenza alle corse della moglie Laura. Fra di essi Carlo Chiti, Romolo Tavoni, Giotto Bizzarrini e altri, che creano l'ATS col supporto della Scuderia Serenissima del Conte Volpi di Misurata. Nel '64 Tavoni passa all'Ufficio Sportivo dell'ACI Milano, poi alla CSAI, e dal '72 all'Autodromo di Monza fino al '96, come Direttore responsabile delle attività di pista. A 86 anni, il ragionier Romolo ha appena fatto un tagliando al telaio, ma il suo motore romba più forte che mai.

Ho letto con vero piacere i due numeri di KERB MOTORI e desidero eprimere tutti i miei complimenti al suo ideatore. Ho trovato le sezioni ON THE ROAD e CAFE' BIKES nuove: ricche di informazioni, che non si trovano nei periodici del settore. I ricordi di Reims, Le Mans, Monza, Daytona, Sebring, Indianapolis e Watkins Glen mi hanno fatto rivivere emozioni del passato, ma vanno anche a beneficio dei giovani sportivi di oggi. Bellissimo il racconto dei "collaudotori Ferrari", che provano le vetture di oggi sullo stesso percorso degli anni 1950/60. La Cuba di Fangio è una pagina che farà piacevolmente ricordare a tutti, il Paese, l'Uomo, il successo di un Campione. Ne approfitto per raccontare direttamente altri aneddoti di quei tempi gloriosi. A volte, legati a eventi molto dolorosi. Negli anni '50 i circuiti dove si vedeva chi andava forte non erano quelli permanenti. Una vettura e un pilota dovevano vincere su percorsi stradali come il Nürburgring, Montecarlo, Rouen, Le Mans, per consacrarsi veri campioni. Fra questi tracciati vi era anche Reims, di cui KERB MOTORI ha scritto sul n.1. La 12 Ore era una delle corse più attese, anche per il montepremi e gli ingaggi, pagati dai produttori di Champagne. Si arrivava in pista al tramonto, perché la gara si svolgeva da mezzanotte a mezzogiorno. I veri appassionati passavano la notte svegli, accampati lungo la pista. La mattina invece, arrivava tutta la ricca borghesia parigina, a un'ora di strada, per ammirare i bolidi in azione. Di quei tempi mi manca il rapporto tra piloti. Si frequentavano, si confrontavano, si studiavano. Hawthorn in particolare prendeva a esempio Fangio. A Spa al curvone di Malmedy in fondo al rettilineo, l'argentino cambiava una volta sola mentre gli altri lo facevano due volte. Così Hawthorn lo seguì, capì che Fangio aspettava gli 8.000 giri per passare di marcia e poi ai box gli chiese lumi. Anche a Reims c'era una curva dove Fangio era più veloce, ma l'inglese riuscì a emularlo e a vincere nel 1958, A fine gara fu sul punto di doppiare l'asso argentino di origini italiane, ma in segno di rispetto per il grande campione conosciuto come Il Maestro, rallentò. Fangio finì 4° davanti a Collins e decise di porre fine alla sua carriera, turbato dalla morte di Luigi Musso, avvenuta in quella stessa competizione. Monza, con Modena, è stata il teatro della mia vita. Il 10 settembre 1961 ero Direttore Sportivo della Scuderia Ferrari. "Dì a Phil Hill che può fare una gara tranquilla, non ho intenzione di duellare, poi vediamo come va negli ultimi dieci giri". Queste furono le ultime parole che Wolfang Von Trips mi disse prima della partenza di un grand prix maledetto, funestato da un incidente che causò la morte di 14 persone e dello stesso pilota tedesco. Io andai a riferire a Hill quello che Von Trips mi aveva comunicato e lui mi chiese sorpreso se davvero l'avesse detto lui. All'epoca la pressione mediatica era già forte. Il duello tra i due piloti Ferrari era molto seguito: la stampa tedesca spingeva per Von Trips, leader della classifica, mentre i giornali di tutto il mondo tifavano per Phil Hill, che sarebbe potuto diventare il primo americano ad aggiudicarsi un Mondiale di Formula 1. La posizione di Enzo Ferrari era neutrale. Quello che contava era che fosse una sua macchina a vincere. Von Trips era un gran signore nei modi e nei fatti, bravissimo nello smorzare gli attriti all'interno della squadra. Prima della partenza non c'era una particolare tensione. Avevamo in pugno la gara; chiesi soltanto di non fare fuori giri salvaguardando i motori. Mi ricordo che Hill a pochi minuti del via disse di non ricordarsi più come girasse la prima curva dopo il traguardo. Era una battuta e tutti risero; fu a quel punto che Von Trips mi fece cenno di seguirlo e lo accompagnai a cambiarsi. In quel frangente mi disse che potevo riferire a Hill di stare tranquillo, che lui non aveva intenzione di metterlo in difficoltà. Passarono pochi minuti. Subito dopo la partenza, al secondo giro mi trovavo nei box, quando il direttore di gara mi informò dell'accaduto. Corsi lungo la pista raggiungendo il punto preciso dell'incidente e capii immediatamente che si trattava di qualcosa di veramente drammatico. Von Trips era sul prato senza vita e tra il pubblico c'era il panico. Tornato nei box, Jim Clark mi passò davanti. Era veramente dispiaciuto e mi disse soltanto "I'm very sorry" (Von Trips uscì di pista perché le sua ruota posteriore sinistra si agganciò con quella dello scozzese, ndr). La gara però non venne sospesa e Phil Hill si aggiudicò il Gran Premio tra i festeggiamenti della folla sulla tribuna centrale. Infatti non tutti avevano capito cos'era successo dall'altra parte della pista. A fine stagione, Hill conquistò anche il titolo piloti. Secondo le regole dell'epoca, non c'erano i presupposti per sospendere la corsa. La vettura e il corpo di Von Trips erano fuori dal manto d'asfalto e così si poteva continuare a norma di regolamento. Ai tempi, le misure di sicurezza erano molto diverse e l'esperienza derivava unicamente dagli incidenti vissuti. Nessuno avrebbe immaginato che una macchina potesse impennarsi sul terrapieno in quel modo, compiendo due giri su sè stessa per poi finire addosso al pubblico. Spiace vedere l'autodromo di Monza in questa fase di declino: non può rinchiudersi dentro il suo recinto, dentro il parco, ma deve aprirsi all'esterno. Monza deve ritrovare gente che le vuol bene e tornare a essere grande nel mondo. Deve organizzare nuovamente la 1000 km, che era la seconda gara con il maggior numero di spettatori. Ai tempi della Ferrari quelli delle altre squadre ci dicevano che eravamo fortunati, perché in Italia avevamo Monza e potevamo provare le nostre auto, capire cos'era la velocità. Un giorno anche Ferrari mi disse: "Abbiamo provato la nostre vetture all'autodromo di Modena, ma per capire se vanno veramente bene dobbiamo andare a Monza". Quando arrivai a Monza per lavorarci, rimasi incantato dalla struttura e dal suo contesto nel parco e capiì che Ferrari aveva ragione.

ON TRACK

PORSCHE918

SPYDER IBRIDA IN LIVREA MARTINI

Corsi e ricorsi della storia. Le strisce blu, azzurre e rosse che hanno caratterizzato le monoposto Tecno, Brabham e Lotus in F.1, le Lancia nei rally e nei Prototipi, le Ford ancora nei rally, le Alfa Romeo nel DTM, i motoscafi offshore, ma soprattutto l'epopea Porsche nelle classiche endurance anni '70, tornano prepotentemente alla ribalta. Walter Röhrl, grandissimo e poliedrico driver, ha portato in pista sulla Nordschleife del Nürburgring, la Porsche 918 Spyder ibrida con i colori Martini, marchio ora di proprietà Bacardi.

di Andrea Cittadini – Foto Porsche, HCMedia, Ballabio

Lungo i 20,6 km del mitico tracciato teutonico (che originariamente arriva fino a 22,832 km) i tecnici della casa di Weissach, dove la 918 Spyder è sviluppata, e Zuffenhausen, dove invece viene costruita in serie limitata, hanno collaudato vetture con grafiche in bianco e nero senza stemmi, oltre ad un'altra versione completamente grigia con il numero 13, che richiama la livrea blu-verde della 917 di Jacky Ickx. In realtà, le foto ufficiali a colori erano già state diffuse in precedenza, quando è stato siglato l'accordo per schierare la squadra Porsche-Martini al via della 24 Ore di Le Mans 2014. Infatti la Casa più vittoriosa nella corsa di durata francese, proverà a conquistare il diciassettesimo successo dopo l'ultimo alloro colto nel 1998 con Aiello, Ortelli e McNish alla guida della 911 GT1. Il primo risale invece al 1970, quando Hans Herrmann e Richard Attwood con la 917 coda corta, diedero inizio a un ciclo di strepitosi successi durato un decennio. Che Porsche veda la 918 come l'erede destinata della leggendaria 917 è chiaro fin dal nome. E che nell'aria ci fosse fermento attorno a Martini, lo avevamo notato già a Ginevra lo scorso marzo, quando Giugiaro espose la concept Brivido nella livrea

dell'azienda di liquori. In precedenza l'ultima presenza di Porsche griffate con queste decorazioni si deve a Fulvio Maria Ballabio, quando nelle stagioni '95-'96 si accordò con il team Freisinger e prese il via nel Mondiale Endurance in equipaggio con piloti del calibro di Pescarolo, Keegan, Giacomelli, e anche Regazzoni, che però la FIA a un certo punto non volle fare correre. Nel '93 Gianni Giudici aveva presentato una Jaguar XJ220 Martini nell'Italiano GT, ma questa è un'altra storia, che esula da quella Porsche. In occasione del Salone di Ginevra 2010, la Casa tedesca presentò un prototipo avveniristico: la 918 Spyder. Sulla base dell'esperienza stilistica fatta con la Carrera GT, ha impostato una vettura con scocca in carbonio e motore centrale, che abbina le prestazioni di una supercar con un valore di emissioni CO2 da utilitaria. Un concetto di auto ibrida plug-in capace di consumare 3 litri per 100 km, rilasciando 70' grammi di CO2 al km. Grazie a un 4.6 V8 tradizionale e a due motori elettrici, che erogano 795 CV con il kit sportivo Weissach, montato su tutti i modelli contraddistinti dalle livree racing retrò, visti nelle prove al Nürburgring. Ebbene, da lì il progetto non si è più arrestato, tanto che Porsche ha confermato la produzione di 918 esemplari esclusivi, al prezzo base di 780.000 Euro cadauno. Se aggiungiamo qualche optional come appunto il kit sportivo, si sale ulteriormente. La produzione è cominciata in settembre, e nei giorni scorsi è iniziata la consegna dei primi pezzi. Sono tante 918 vetture di questo tipo, oppure sono poche? Sono un numero molto importante, vista la tipologia di macchina in questione, e a quanto pare le richieste ricevute sono anche maggiori. Certo è, che i clienti che hanno ordinato questo capolavoro, vengono curati in maniera eccellente da Porsche, e seguono passo dopo passo il lavoro degli ingegneri e le fasi di produzione dell'auto: sono invitati a incontri in fabbrica, a test riservati, a iniziative speciali. Parallelamente allo sviluppo del modello di serie è in fase avanzata quello del progetto della versione da corsa, la LMP1 che nel 2014 tornerà a calcare il tracciato della Sarthe. Qualche perplessità sul fatto che sia stata scelta una spyder con tetto, tipo Targa? No, visto che anche la Maserati MC12 che ha dominato il FIA GT era una spyder con tettuccio amovibile. Percorrere un km dell'"Inferno verde" come lo battezzò Stewart, con i suoi sali-scendi, le sue curve a tratti sopraelevate, i salti, le diverse tipologie di asfalto, corrisponde a 13 km di test su un circuito normale. Per questo tutte le case vanno a provare i loro modelli sportivi al Nürburgring. I tempi stabiliti dalla 918 Spyder ibrida sono risultati eccellenti: 7.14", con una spunto inferiore ai 3'' nello 0-100 e una velocità massima di 325 km/h. L'aerodinamica presenta un sistema variabile con tre regolazioni, Performace, Sport, "E" mode, che estremizzano la downforce per scaricare a terra tutta la potenza. Sono cinque invece le modalità di utilizzo dei propulsori. Il cambio è di tipo PDK a doppia frizione, con 7 rapporti più la retro, mentre Michelin ha realizzato gli pneumatici su misura. L'assale posteriore sterzante adattivo e l'impianto di scarico con terminali alti, caratterizzano la Porsche 918 Spyder come la supersportiva del futuro, sebbene le livree evochino i modelli storici. Dal 1973 al 1978 Martini sponsorizzò le Porsche ufficiali. Durante questo periodo arrivarono i successi nella Targa Florio 1973, nel Mondiale Sport '76 e nelle 24 ore di Le Mans nel '76 e '77. Comunque già nel 1971 una Porsche 917 con il supporto di Martini, si aggiudicava la maratona francese. A prescindere dal fatto che si trattasse di modelli 908, 917, 935 e 936 o delle diverse versioni della 911 RS e RSR, le Porsche-Martini hanno fatto la storia delle corse. Probabilmente ne scriveranno anche il futuro…

ON THE ROAD

GIULIETTA

ALFA ROMEO E OLANDA: VERA PASSIONE

Metti di voler visitare tutte le Monarchie e i Principati d'Europa, a cominciare dall'Olanda della Regina Beatrice. Quale vettura usare? La scelta d'obbligo è un'Alfa Romeo. L'Olanda infatti, così come Francia, Inghilterra, Germania, Svizzera e ovviamente Italia, sono paesi dove il marchio del Biscione ha numerosissimi fan, e dove i modelli d'epoca, anche quelli meno rari, sono sempre ricercati dai collezionisti.

di Andrea Cittadini – Foto Alfa Romeo e Sabina Giussani

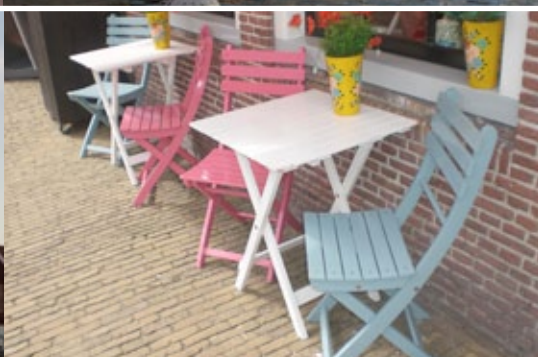
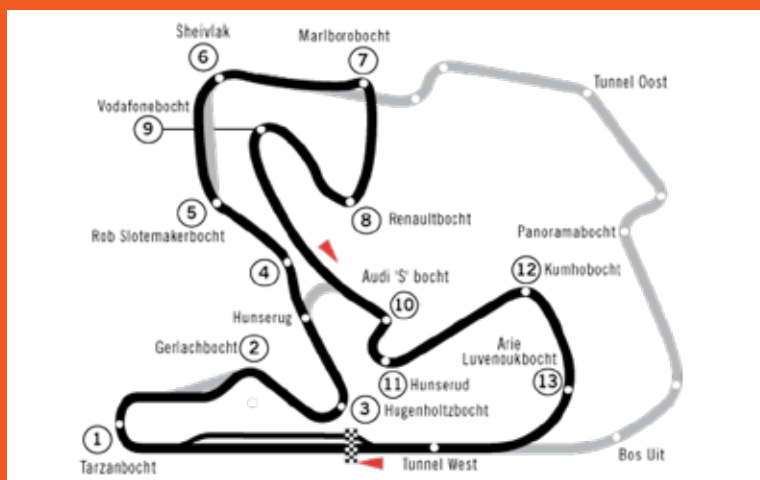
Poi, quest'anno la Casa del Portello ha ricordato il 50° della Giulia. Ritiriamo la Giulietta 1.4 con cambio TCT a Schiphol grazie alla disponibilità di Bas van der Wal. Dopo una sosta presso gli uffici di Lijnden, ci dirigiamo verso nord, in direzione della Frisia: un'oasi di verde, con allevamenti di cavalli, mucche e pecore, i classici canali e tanto relax. Non c'è traffico, non c'è tanta gente, che preferisce affollare le spiagge del Mediterraneo nel mese di agosto. Grazie a una temperatura che ha raggiunto i 30°, però, si andrà ugualmente al mare anche nel paese più ventilato d'Europa. E' certamente più rilassante e godibile questa parte nord-occidentale dei Paesi Bassi, rispetto ad Amsterdam, quieta come un derby Milan-Inter e over-crowded. Per godersi la città delle "Tre croci di Sant'Andrea", niente di meglio che fare un giro lungo i canali e sfruttare tutte le facilitazioni che offre la City Card "I amsterdam". Davvero economica per tutte le opportunità che offre: mezzi pubblici gratuiti, ingressi gratis nei musei e sconti. Viaggiare in Olanda è agevole: il paese è grande quanto la Lombardia, e nel giro di tre ore si è da un capo all'altro. L'unico neo è rappresentato dai limiti di velocità, troppo restrittivi in relazione alla densità del traffico. Viaggiamo in direzione di Leeuwarden e percorriamo la grande diga Afsluitdijk. Lunga 32 km e larga 90 m, arriva ad un'altezza di 7,25 m sopra il livello del mare. Collega Den Oever con il villaggio di Zurich, nome che riporta alla Svizzera. Ha separato l'inse-

“...si rivela una compagna di viaggio piacevole e impeccabile”

natura dello Zuiderzee dal Mare del Nord, trasformandola in lago d'acqua dolce (lo IJsselmeer) e bonificando i territori del Flevoland. Allo stesso tempo però, ha privato antiche città portuali come Enkhuizen e Hoorn, di un accesso al mare aperto, condannandole al declino. L'indomani incominceremo il tour delle 11 città delle Frisia, dove si disputa una gara di pattinaggio su ghiaccio lunga 200 km alla quale partecipano oltre 15.000 persone. Lo spessore del ghiaccio dev'essere di almeno 15 cm. Il record è di 6 ore e 47 minuti. Ognuna delle 11 città possiede una particolarità. Leeuwarden è capoluogo di provincia e città natale di Mata Hari, spia suo malgrado durante la Grande Guerra. Scendendo verso sud, Sneek è la seconda città dell'area, molto godibile e celebre per la Waterpoort, la porta sull'acqua suo simbolo. Ijlst è un villaggio raccolto attorno a due piccoli canali che tagliano il fiume IJ. Sloten è un altro gioiellino da meno di 1000 abitanti dove passeggiare costeggiando il canale e fermarsi a pranzo. Stavoren è stata la prima località ad aver acquisito il diritto di chiamarsi città nel 1185, ed è divisa in due parti. Quella del grande porto con ormeggiate le barche a vela e non, dei vacanzieri, e il borgo leggermente arroccato sul promontorio, fronte mare interno. Hindeloppen, da godersi al tramonto, ti proietta indietro nel tempo della marineria, quando le donne in paese aspettavano il ritorno dei propri uomini da lunghi viaggi o battute di pesca. Workum, ha una pianta quasi triangolare e il museo del pittore Jopie Huisman. Bolsward ha un imponente palazzo comunale e un centro colorato e vivace. Makkum non fa parte delle 11 città, ma è molto piacevole, specialmente la piazzetta principale ricca di ristoranti e il terrapieno lungomare con le pecore che pascolano mentre la gente passeggia. Harlingen,ex-villaggio di pescatori, è una città per giovani con un centro animato, dominato dal vecchio faro trasformato in hotel con unica camera e lunga lista di attesa. Dal porto partono i traghetti per raggiungere le isole di Terschelling e Vlieland. Franeker è moderna e stona con la bellezza delle altre località. Infine Dokkum con le sue mura medievali, è situata nei pressi di Holwerd, il porto per raggiungere la stupenda isola di Ameland. Quest'ultima è eccezionale, con immense spiagge bianche dove la bassa marea domina fino alle 11 del mattino; poi, il Mare del Nord riconquista impetuoso il terreno. Certo, è un'altra cosa rispetto al nostro litorale, ma vale la pena venirci almeno una volta. Hollum è il villaggio più pittoresco di Ameland con casette del '600. Ivi si trova il mulino, il faro alto tredici piani e il museo marittimo. A Ballum, ancora più piccolo, si trova l'accogliente e originale ristorante De Boerderij, con una parte trasformata in salotto e il muso di un trattore inserito a metà del bancone. Poco lontano c'è il bel Museo Nobel, dedicato al passato, con un po' di tutto: spicca la sezione dedicata alle auto storiche. A Ballum c'è anche il piccolo aeroporto turistico. Nes è il paese più esteso dell'isola, la quale normalmente ospita 3.500 abitanti, che diventano 60.000 in estate. Buren è totalmente stagionale. Concludiamo il viaggio in Olanda ripercorrendo la grande diga per tornare nei dintorni di Amsterdam. Edam è fantastica, la città ideale per godersi la vita in relax in campagna, a pochi km da una grande città. Volendam è più commerciale ma ugualmente piacevole, anche con la nuova Marina. Marken è un villaggio-museo unico nel suo genere con le casette verdi affacciate sul porto. Waterland è un pittoresco labirinto di viette e corsi d'acqua. Di Zandvoort parliamo in altra pagina. L'Alfa Romeo Giulietta 1.4. TCT si rivela una compagna di viaggio piacevole e impeccabile, con un assetto che rappresenta il giusto compromesso tra comfort e sportività, e sospensioni davvero efficaci. Il cambio TCT (Twin Clutch Technology) a doppia frizione è pratico e fluido, e all'occorrenza c'è la

possibilità di chiamare la marcia con la leva sequenziale, o le comode palette al volante. Inoltre i consumi si riducono del 10%, grazie anche al dispositivo Start&Stop. L'abitabilità è ottima, anche con bambini, e con un bagagliaio totalmente sfruttabile. Belli i sedili in pelle, grintose le finiture in nero opaco per la plancia, molto razionale senza inutili orpelli. Il navigatore, ugualmente semplice da utilizzare, si è rivelato impeccabile. Scegliendo di dotare la vettura del tetto apribile in vetro, viaggiare diventa ancora più piacevole. La Giulietta TCT è disponibile con i motori 1.4 Turbo MultiAir a benzina e 2.0 JTD Turbodiesel, entrambi con 170 CV. Peccato che nei Paesi Bassi, la tassazione alta ne rincari un po' il prezzo rispetto a quello praticato negli stati confinanti. La linea, che mixa abilmente curve e spigoli, è pulita, sensuale e chiama gli sguardi dei passanti. Il colore più venduto è il bianco ghiaccio, mentre la gamma dei rossi - un classico Alfa - rappresenta la seconda opzione. Questa Giulietta ha tutti gli ingredienti per creare uno zoccolo duro di nuovi alfisti, pronti ad accogliere i modelli che arriveranno. Dalla 4C alla nuova Giulia, attendendo anche la spider che sarà realizzata in collaborazione con Mazda. Fermo restando che il DNA puro di Alfa Romeo resta sempre quello legato alle corse e alle prestazioni, per questo la punta di diamante della gamma dovrà sempre essere una sportiva progettata e costruita in Italia. Un cameo: nell'ultima parte del viaggio abbiamo utilizzato come "tender" anche una Punto Diesel. Nel suo segmento, è una macchina spaziosa, pratica, con un ottimo rapporto qualità/prezzo che merita di essere valorizzata di nuovo. Per informazioni tecniche, sulla gamma e il listino:
www.alfaromeo.it e www.alfaromeo.nl.

City Card
Your key to Amsterdam
XXX
I amsterdam.

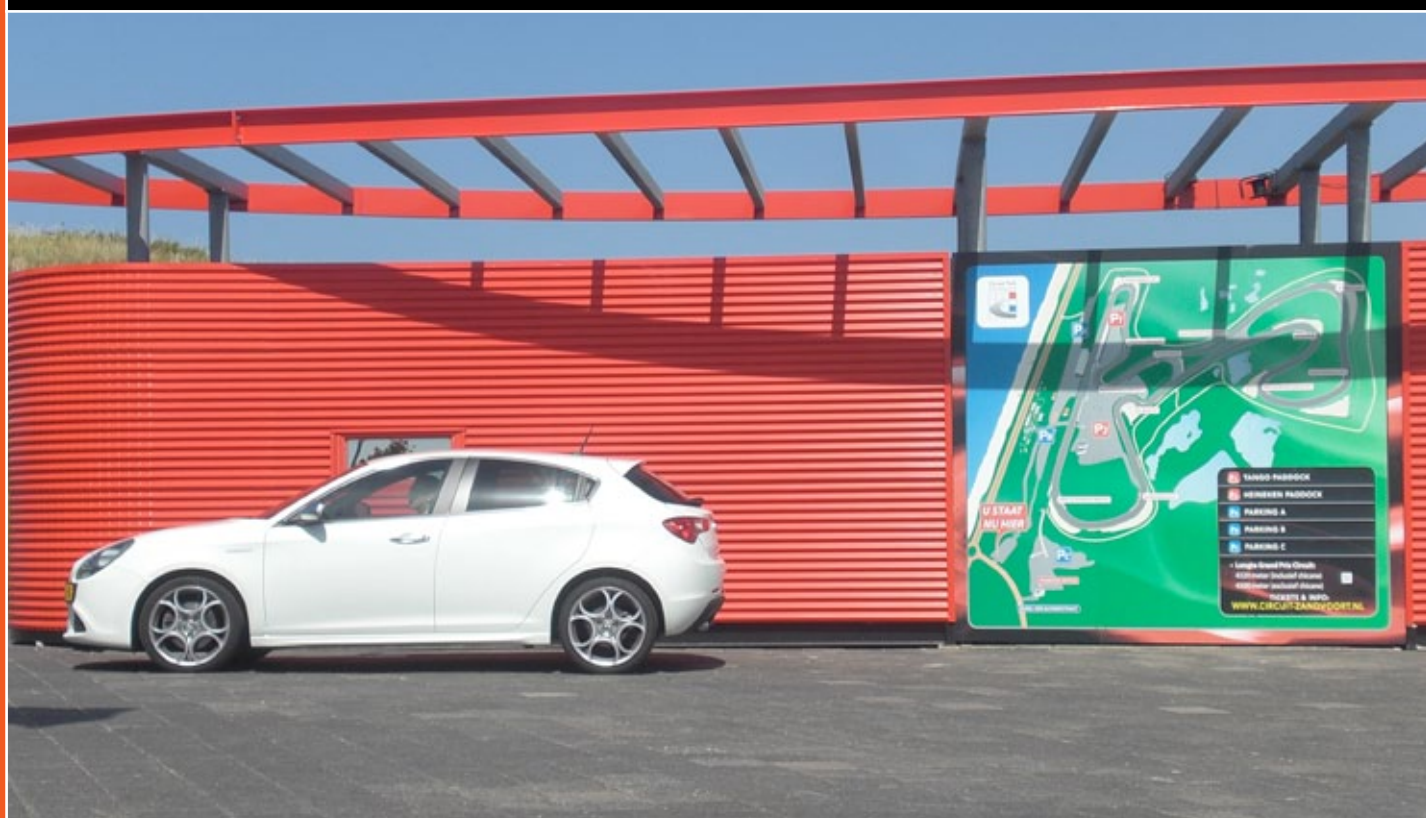
REGINA ANDREA

Zandvoort, località balneare principale in Olanda, è un nome mitico per gli appassionati di F.1. Qui Gilles Villeneuve nel 1979 percorse un giro su tre ruote con il cerchione a fare scintille sull'asfalto. Sulla base del primo tracciato di Sammy Davis, questo circuito è stato sviluppato da John "Hans" Hugenholtz, che Soichiro Honda vorrà per realizzare Suzuka, ma che pure ha progettato Zolder, Hockenheim, Jarama, Nivelles, Ontario. Abbandonato e svenduto nell'87, nel 2001 Zandvoort è stato ricostruito dal figlio di Hugentholtz, ma buona parte del vecchio percorso è diventato un campo da golf. Anche la curva del Tunnel Est (ora demolito) dove perirono Piers Courage nel 1970 e Roger Williamson nel 1973, in maniera atroce, per il colpevole ritardo dei soccorsi con il solo David Purley a cercare di salvarlo. Peccato, la Storia va rispettata. Spostandoci a nord, nell'isola di Ameland, a Ballum il ristorante De Boerderij, ha piazzato un trattore a metà del bancone! Poco più in là, ha aperto il "Museo della Nostalgia" Nobel, con una ricca sezione di memorabilia e diverse auto e moto storiche, in collaborazione con la collezione Yesterday Car. Spostandosi di nuovo a sud nei pressi di Amsterdam, ad Oostzaan si trovano alcune chicche. Innanzitutto lì vive l'amico Herman Zijlstra, una vita per i dragster, prima con una Chevrolet Vega, ora con una Oldsmobile Cutlass del '76 con motore Chevy, gialla e nera, con la quale corrono la figlia Rianne e il figlio Sven, che usa anche un prototipo. Nei paraggi si trova la collezione privata di Simon Vels, con molte Iso Rivolta (Grifo, Lele), De Tomaso (Mangusta, Vallelunga) e auto americane, specie Chevrolet: una arriva da Parnelli Jones, ex-pilota e anche costruttore in F.1 dal '74 al '76 con Mario Andretti. Presso il garage Ton de Wit troviamo invece esposto il taxi Checker Marathon di Dion Lamers, che si può affittare (http://www.yellowcab.nu).

ZANDVOORT, BALLUM, OOSTZAAN

56-TN-49

Z-19-68

DOTZ

66-ZV-09

BABETTI
66-ZV-09

ON THE ROAD

LIECHTENSTEIN & COUPE' CABRIO

NEL PRINCIPATO CON LA PEUGEOT 308CC

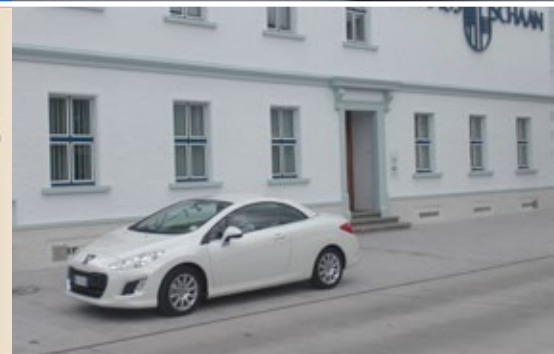
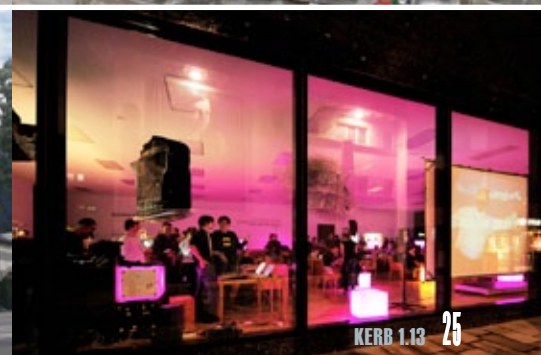
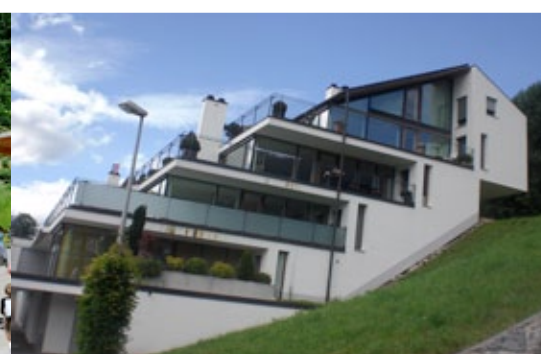
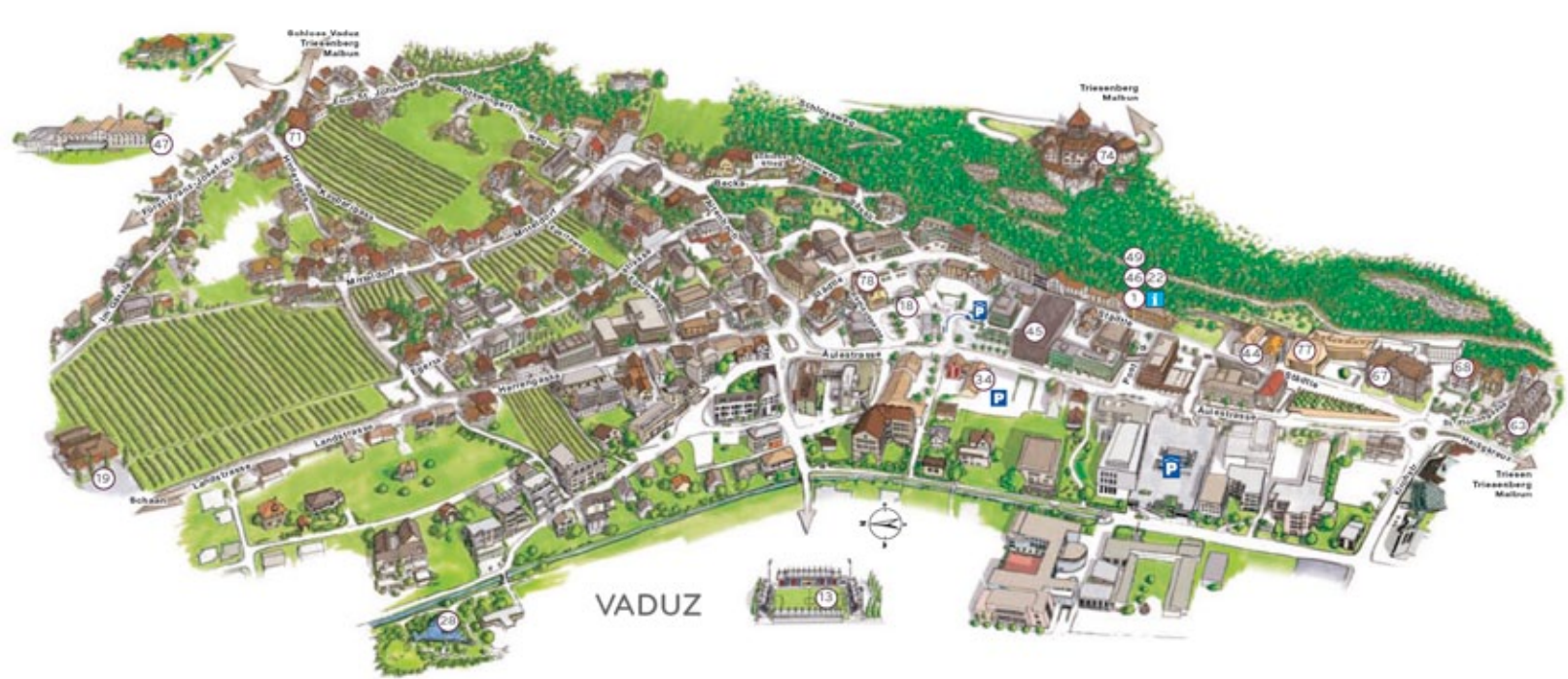
Il Liechtenstein di Hans-Adam II, è uno dei più affascinanti stati d'Europa, posto al confine con la Svizzera e l'Austria. Un'oasi di tranquillità che merita veramente un soggiorno in ogni stagione dell'anno. D'inverno si scia, d'estate si visitano luoghi incantevoli. Sono tanti gli eventi culturali, cinematografici, musicali organizzati nel Principato. Già la strada per arrivarci è piacevole e il panorama vario.

di Andrea cittadini – Foto Sabina Giussani e Liechtenstein Marketing

Abbiamo scelto una vettura double-face, capace di farci assaporare ogni minuto di questo viaggio: la Peugeot 308 Coupé-Cabrio 1.6 16V VTi da 120 CV. Oggetto di un restyling nel 2011, con la sua linea a cuneo molto pulita e il grintoso estrattore posteriore, è allo stesso tempo elegante e sportiva. E' il modello di riferimento in questo segmento, con prestazioni adeguate alla bellezza del design e una tenuta di strada impeccabile. Spazio ben studiato anche per quattro - volendo - piegando un po' le ginocchia se si sta dietro, adatto anche a famiglie con un bimbo a carico. Il tetto elettrico è molto pratico e rapido. Il prezzo: a partire da 26.265 Euro IVA inclusa (per informazioni www.peugeot.it). Sfruttiamo il côté en plein air della vettura, protetti quanto basta dal parabrezza avvolgente. Partenza da Monza, autostrada A8 per la Svizzera, poi bivio a destra per San Bernardino e Coira. Siamo immersi nel verde. L'unica seccatura sono i limiti elvetici, veramente eccessivi, con l'obbligo di andare a 80 km/h dove si potrebbe tranquillamente viaggiare a 110 km/h. Ci hanno

“prestazioni
adeguate
alla bellezza...”

spiegato che non è tanto per ragioni di sicurezza, quanto per ridurre l'inquinamento. Una volta passata Coira, si prosegue per Zurigo e San Gallo, transitando davanti a Marienbad, il paese di Heidi. In tre ore si arriva a destinazione. Il Liechtenstein è il quarto stato più piccolo d'Europa, dopo Città del Vaticano, Monaco e San Marino e misura 160,5 km quadrati. Ciò nonostante è diviso in 11 municipalità, ognuna con caratteristiche e attrazioni diverse. La forma di governo è una monarchia ereditaria costituzionale di tipo parlamentare: cinque i ministri incluso il capo del governo, e venticinque i deputati. L'autonomia di questo stato risale ufficialmente al 1719, ma la sua storia inizia già nel 1342. Dal 1938 il Principe risiede formalmente nel Castello di Vaduz. Hans-Adam II, con la moglie Principessa Marie, è salito al trono il 13 novembre 1989 e il 15 agosto 2004, come consentito dalla Costituzione, ha delegato il figlio Principe ereditario Alois a rappresentarlo quale vicario negli atti di governo. Una bel modo per dare spazio ai giovani pur continuando ad esercitare un importante ruolo rappresentativo. Il Principato conta circa 37.000 abitanti, di cui il 33% stranieri: soprattutto svizzeri, austriaci, tedeschi, italiani, ma è facile vedere anche lavoratori dell'est-europa e sudamericani, oltre a turisti americani e giapponesi. La valuta utilizzata è il franco svizzero, in accordo con la Confederazione. Vaduz è la capitale nonché centro economico e culturale del paese; conta circa 5.200 residenti ed è divisa in città alta e città bassa. La prima incomincia con le vigne e le cantine del Principato, dove si coltivano Pinot Nero e Chardonnay (ma in Liechtenstein si produce anche birra!); poi si trovano l'Università, una bella residenza privata chiamata Red House e il Castello del Principe. La seconda, lungo la Städtle, la via pedonale principale che giunge fino in Piazza Peter Kaiser, vede il bellissimo museo d'arte Kunstmuseum che ha le sembianze di un cubo di basalto nero; il Liechtenstein Center creato nel 2008, dove si reperiscono tutte le informazioni utili sul paese; il Museo della Posta e della filatelia; il Museo Nazionale del Liechtenstein sulla storia del Principato; il moderno e originale palazzo del Parlamento a piramide, realizzato anch'esso nel 2008; lo storico palazzo del Governo e la Cattedrale. Il sabato e la domenica il parcheggio sotterraneo in centro è gratuito. In periferia si trovano il ponte pedonale in legno che collega Vaduz a Sevelen in Svizzera, e il nuovo stadio. In campo architettonico, Vaduz e tutto il Liechtenstein in generale, mixano sapientemente tradizione e modernità; non invasiva, ma complementare e armonica con un corretto uso del colore. Schaan è il secondo comune più importante, contiguo a Vaduz, ed è il più densamente popolato con oltre 5.700 residenti, due teatri e un bel centro. Nella chiesa di San Pietro ha sede la Missione italiana. A Schaan si può pernottare e mangiare nello storico e accogliente Hotel Linde, aperto nel 1906 e gestito ancor'oggi dalla famiglia Thöny. Triesenberg è il comune più esteso e più alto: panoramico villaggio di montagna che ospita il museo Walser e porta alla stazione sciistica di Malbun a 1.600 metri. Sotto, si scende a Triesen, che annovera numerose industrie e uffici. Balzers è il primo comune che si incontra provenendo dalla Svizzera e ivi si erge il castello di Gutenberg. Qui abbiamo trovato dei sistemi di rallentamento molto più efficaci e meno fastidiosi dei dossi artificiali che si utilizzano da noi, specie quelli in gomma che distruggono le sospensioni. A Balzers ci sono avallamenti in porfido dove si è obbligati a rallentare senza far saltare la vettura. Dall'altro versante, verso l'Austria, Planken è un piccolissimo borgo di montagna. Così come Schellenberg, che però è più vasto e ospita una storica fattoria diventata Casa-Museo. Per accedervi, siamo passati dalla cittadina residenziale di Mauren. Ruggell è piena campagna, mentre Gamprin ed Eschen sono gli altri due comuni che completano l'Unterland, la parte bassa del Principicato. Vaduz e dintorni sono nell'Oberland, la parte alta: si passa da un'altezza sul mare di 430 metri a ben 2.599. Liechtenstein Marketing (www.liechtenstein.li) e Liechtenstein Tourismus (www.tourismus.li) sono i due nomi magici attivi ed efficienti dove ottenere tutte le informazioni e il supporto di cui si necessita. Merita veramente una visita questo Principato e acquistando la carta Adventure Pass della durata di 1,2, o 3 giorni, si posso visitare 23 attrazioni spendendo da 11 a 33 franchi al posto di 200 CHF, utilizzando anche i comodi bus e il trenino turistico.

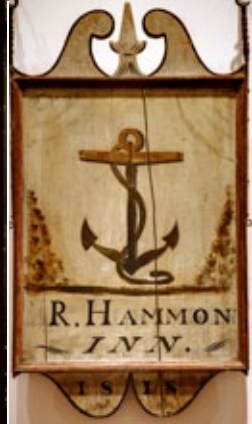
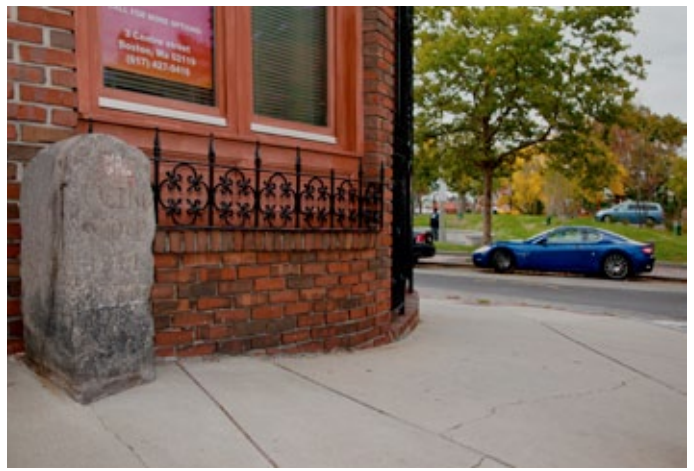
VADUZ

ALLA RICERCA DELLA O

In principio c'erano il Pequod Trail, la Nashaway road e il Mohawk trail. Sentieri tracciati dal passaggio delle tribù del nord-est nelle loro rotte migratorie, che scorrevano con un solco angusto e profondo a fianco dei fiumi. Un passo dietro l'altro, in fila - appunto - indiana. Poi arrivarono i coloni europei, e la necessità di far comunicare in modo stabile e sicuro le neonate città di Boston e di New York. Nel gennaio del 1673 il governatore di New York Francis Lovelace fece partire alla volta di Boston un messaggero a cavallo per un viaggio che richiese due settimane di tempo. Trent'anni dopo, l'itinerario era già diventato una tratta postale. Era nata la Boston Post Road, la prima "Main Street" d'America. Qui presto comincerà a corrervi il malcontento dei coloni contro la corona inglese, infine le carovane delle truppe con la nuova bandiera a strisce rosse e bianche e una corona di 13 stelle. Sì, questa strada ha visto la nascita di una nuova nazione! Siamo tornati a cercare le tracce della Boston Post Road una mattina di autunno, in piena "estate indiana," a bordo di una Maserati GranTurismo, vezzo italiano nel suo mercato principale: quello statunitense. Un vero e proprio "road book" con tanto di itinerario preciso non esiste: la Post Road era in realtà separata in tre tronconi, con un tracciato inferiore lungo la costa, uno mediano, e un terzo - quello della prima corsa postale - che andava ad ovest verso Springfield, e da qui seguiva a sud il corso del fiume Connecticut fino alla foce atlantica di Old Saybrook, per poi scendere fino a New York. A metà degli anni Cinquanta il profilo orografico che queste strade percorrevano è mutato per l'esigenza del presidente Eisenhower di dotare il paese di una rete stradale rettilinea. Il tracciato costiero della vecchia strada è stato calpestato dalle sei corsie della I-95, mentre quello superiore coincide solo in parte con la I-9. La Boston Post Road non ha ancora assunto un valore di icona turistica, e quindi è priva di cartelli commemorativi. Questa mancanza la rende ancora più misteriosa e suggestiva, per

OLD POST ROAD

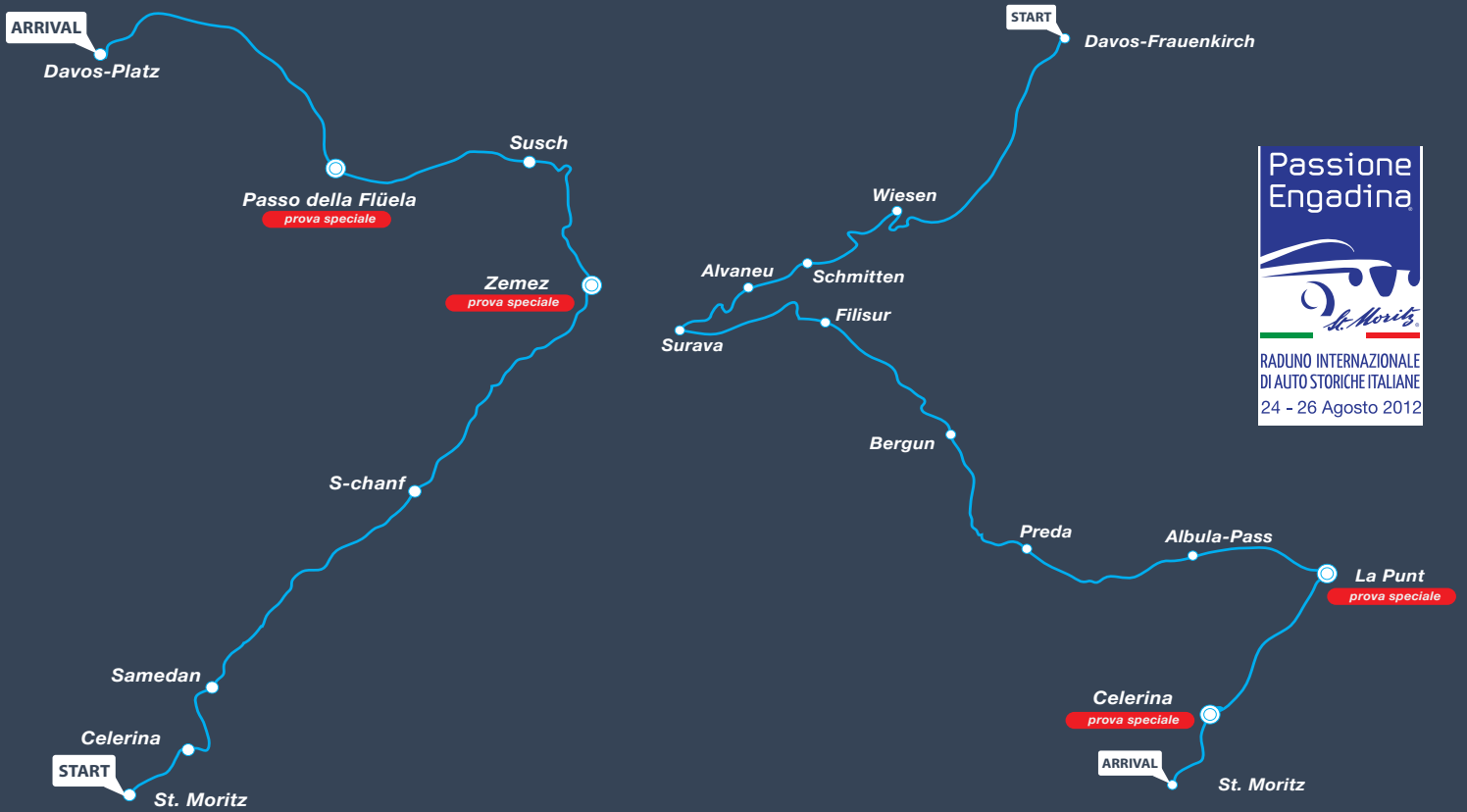
di Flavio Pompetti – Foto Renato Zacchia/Maserati

chi abbia voglia di andare a rintracciarne il profilo nascosto. Sappiamo che il percorso iniziava, o finiva a seconda del senso di marcia, in prossimità della vecchia Town Hall di Boston, la sala assembleare che oggi ha lasciato il posto al Municipio. Una gran fetta di storia è iniziata a partire da questo incrocio. La posta era un privilegio che la corona inglese era riluttante a concedere alla colonie, nel timore che favorisse la rivolta. Nel quartiere meridionale di Roxbury In un angolo anonimo del sobborgo studentesco, c'è la sagoma scura della pietra angolare che un tempo segnava lo spartitraffico tra la strada del sud e quella dell'ovest, verso Springfield. E' un tuffo al cuore vedervi incisa la data 1744 nel mezzo di un paesaggio urbano moderno, Intorno a questa che potrebbe essere una delle pietre più antiche della città, non c'è una targa, ne' una scritta esplicativa. Si esce da Boston ad ovest, lungo la 90 e poi la 20, e si è subito inghiottiti da boschi fitti nei quali la strada taglia il verde come un sottile segno di matita. Sul cammino si incontra qualche raro cartello con il nome Old Post Road, ma ancora più esaltante è di nuovo la caccia alle pietre miliari superstiti. Benjamin Franklin divenne ispettore generale delle poste nel 1753 e immediatamente iniziò a controllare i principali tracciati e a potenziare le rete. Fu lui a ordinare il posizionamento dei ceppi che presero infatti il nome di Franklinstones, che l'incuria, il tempo e il fiorente mercato del collezionismo hanno ridotto a una trentina di esemplari su un tracciato di 350 chilometri. Tra il dodicesimo e il tredicesimo miglio la sosta d'obbligo è al Wayside Inn, un complesso turistico che Henry Ford fece ricostruire negli anni Venti sulle ceneri della vecchia locanda The Red Horse, o Howe's, dal nome del primo proprietario. E' l'Inn più antico d'America, l'unico che in varie vesti architettoniche è stato in funzione dal 1702 ad oggi; il bar della vecchia locanda che era stata aperta un tempo "per viaggiatori, i loro cavalli e le mucche" è autentico, e trasuda memorie e racconti come quelli del poeta Longfellow,

J. PORTER
TEMPERANCE
PETTIBONE'S
1780
TAVERN.
R. HAMMON
INN.
HOTEL
STRANGERS, RESORT
J. CARTER

che qui scrisse "Tales from the Wayside Inn". Da questo luogo il colonnello Howe guidò una squadra di contadini alla battaglia di Concord, che aprì la guerra di Indipendenza. Da qui è transitato il leggendario patriota Paul Revere, che corse da Boston a Philadelphia e ritorno, dopo l'insurrezione del Boston Tea Party nel 1773, in "soli" 11 giorni. Decine di altre locande costellavano la strada; rimangono le loro insegne custodite nel museo cittadino di Hartford in Connecticut, e restano alcuni tratti urbani di case antiche, protette dalle sovraintendenze locali al patrimonio storico, nei villaggi di Darien, Connecticut e Rye, presso New York. Per il resto, il percorso è un viaggio evocativo, reso ancora più romantico dal cielo autunnale e dal "foliage" il cambio di colore delle foglie. Come in una tela impressionista si spazia dal rosso per le querce, al giallo oro dei pioppi, fino al rosso-arancio degli aceri, e questa atmosfera ci accompagna fino all'arrivo a New York, città che ai primi del Settecento contava meno di mille abitanti. Il suo Fraunce's Tavern, che ha visto riunioni tumultuose dei gruppi massonici in epoca pre-rivoluzionaria, oggi è ristorante e museo, e ospita la stanza in cui George Washington diede commiato ai suoi ufficiali al termine della guerra di indipendenza. In realtà, si tratta ancora una volta di una ricostruzione. Il palazzo originale è stato distrutto da una serie di incendi nell'Ottocento, come troppo spesso è accaduto in questa America fatta di legno e mattoni. Fatica inutile cercare il ceppo "numero zero", che era piantato all'incrocio di Bowery con Canal Street, dove oggi sorge il monumentale arco di accesso al Manhattan Bridge, che fiancheggia l'altrettanto celebre Ponte di Brooklyn, ma lo spirito della vecchia Post Road che sembrava sepolto, è vivo e vegeto...

PASSIONE ENGADINA:

E'un gioco di parole: Passione Engadina riaccende la passione. Quella per le straordinarie vetture italiane d'epoca, tanto bistrattate in Italia - al pari delle auto moderne - da politici miopi. E come ci riesce? Con una ricetta tanto semplice quanto efficace. Portare il meglio dell'italianità e le auto più belle del mondo in uno scenario da favola, dove l'estro e la fantasia dei carrozzieri italiani d'antan, fanno il paio con la precisione, l'efficienza e il senso dell'ospitalità tipici dell'Engadina e di St. Moritz, Canton Grigioni. Da qui il felice connubio Passione Engadina, Raduno Internazionale di Auto Storiche Italiane costruite sino al 1983, voluto da un'intuizione di Paolo Spalluto, che già aveva organizzato nel 2010 un evento di successo per il 100° Alfa Romeo. Passione Engadina non è però una mera manifestazione motoristica: è un evento "multisensoriale". Il raduno è un tramite per arrivare a esaltare i cinque sensi attraverso esperienze uniche nell'arco di un fine settimana: provando il senso del piacere di guida, del cibo, del vino, dei profumi, dell'eleganza. Trasportando l'arte del buongusto e del saper vivere tutta italiana, in mezzo alla natura dell'Engadina. Se nel 2012 madrina dell'evento è stata la Maserati, il 2013 per forza di cose sarà all'insegna della conterranea Lamborghini, della quale ricorre il 50° Anniversario. Dedichiamo però questo spazio a rivivere ricordi piacevoli legati ai diversi momenti di questo raduno particolare. Sì, perché c'è spazio per tutti i gusti e tutte le esigenze. Al sabato si svolge la St. Moritz Race con almeno 3 passi e un panorama semplicemente mozzafiato. Qui i passisti raggiungono l'apice del piacere e del divertimento nell'aggredire i tornanti, attraversando magnifici scenari alpini tinteggiati di verde, massimo colore del relax. E' vero, si fa anche fatica a guidare, specie alcune "voitu-

REVIVAL ITALIANO

res" d'epoca, ma quando il percorso è appagante, il godimento supera lo sforzo. Sempre buttando un occhio al cronometro però, visto che le prove di regolarità contano per le classifiche finali. I velocisti si esalteranno invece nella prova di velocità allestita sul tracciato dell'aeroporto di Samedan-St. Moritz. Il responso ha poi proclamato vincitore nella categoria Ante 1945, lo svizzero Axel Marx (ma lui si ritiene cittadino internazionale, visto che la sua famiglia ha legami in molti paesi). Grandissimo collezionista Alfa Romeo, di cui è uno dei massimi esperti al mondo, ha guidato un'Alfa 6C 2500 Touring Superleggera. Nella graduatoria per vetture degli anni 1946-1972, si è invece imposto il maseratista doc Peter Straub, con una Mistral 3.7 Spyder, mentre il pilota di Lugano Alex Fontana ha conquistato il primato nella classe "1973-1982 e Sport cars" con la Ferrari F40 ex-Clay Regazzoni.Tra gli svizzeri iscritti, i ticinesi Claudio Mosconi, questa volta con un'Alfa Montreal e non una fida Maserati, e Ronnie Kessel con l'Alfa Romeo GTA di suo padre, nei colori Kessel Classic. Altro maseratista doc è lo zurighese Pfenninger, con la Ghibli 4.700 Spyder del '68. E le signore copilota? Le compagne di quei gentlemen driver che trovano la massima sublimazione solo quando stringono un volante tra le mani? Beh, loro apprezzano il côté mondano, le cene di gala, lo struscio nelle vie di St. Moritz, ma anche il Concorso di Eleganza che si volge la domenica, dopo la sfilata nelle vie del centro. Dove hanno fatto gli onori di casa la Maserati Birdcage del Museo Panini e la Birdcage 75th Anniversary di Pininfarina, realizzata con telaio e motore della Maserati MC12. Sì perché sempre più spesso sono le signore a influenzare i mariti nella scelta di un automobile, anche d'epoca. Quando si dice avere il senso della competizione... *(a.citt.)*

ISO RIVOLTA

SCATTI D'AUTORE PER AUTO DA SOGNO: I CAPOLAVORI DI CORRADO LOPRESTO FOTOGRAFATI DA ROBERTO CARRER

LELE BERTONE

E' ricordata per essere una delle più belle Iso Rivolta, e soprattutto per essere stata l'ultima prodotta a Bresso, nei pressi dell'aeroporto turistico, prima del trasferimento a Varedo, sempre vicino a Monza. Prodotta dalla Iso Rivolta tra il 1969 ed il 1974, la coupé Lele prende il suo nome dalla moglie del titolare Piero Rivolta - figlio del fondatore Renzo Rivolta - Rachele detta Lele. La vettura ritratta in questo servizio, disegnata da Bertone, è stata esposta a uniques special ones lo scorso settem-

bre nell'area dedicata al centenario del carrozziere torinese. Si tratta del primo esemplare costruito, nel 1970, con numero di telaio 05210001; il contratto di vendita a un industriale spagnolo fu stipulato durante il Salone di Torino 1969, quando avvenne la presentazione ufficiale. Appartiene ora all'architetto Corrado Lopresto, noto nel settore per avere allestito una delle più belle collezioni al mondo, comprendente pezzi unici davvero speciali. A pagina 39, vedete lo stesso Lopresto intento a pulire la vettura prima dell'esposizione, unitamente a Emmanuel Baquet, direttore della Cité de l'Automobile, Musée national de l'automobile, Collection Schlumpf, che possiede le Bugatti più belle al mondo, e non solo! Nella foto, sopra, si vede la Lele in azione durante le fasi del concorso d'eleganza. La Lele venne originariamente presentata al Salone dell'Automobile di New York nell'aprile del 1969 come esemplare unico destinato a un cliente nordamericano. Si trattava di una GT con quattro posti reali (anche se in realtà l'omologazione era due+due), prerogativa importante all'epoca anche su un modello sportivo, con una linea spigolosa e all'avanguardia per le tendenze di design del periodo. I segnali di apprezzamento ricevuti dal pubblico e dalla stampa, fecero in modo che la casa automobilistica decidesse di metterla in produzione, entrando regolarmente a listino a fine anno, cambiando però gli interni, per non svilire l'unicità del modello commissionato dal cliente statunitense. Infatti nella seconda metà degli anni settanta la Casa del grifone avviò lo sviluppo dell'erede della IR300/340, il prodotto ISO Rivolta GT. Confermata la meccanica del modello precedente, il compito di disegnare la nuova gran turismo venne affidato alla Bertone. Marcello Gandini, capo progettista e penna più fulgida del design auto in quel periodo, realizzò una coupé dalle linee tese e moderne, assecondando l'evoluzione dei gusti, che andava verso l'abbandono delle forme più smussate tipiche degli anni precedenti. La Lele è caratterizzata da un frontale aggressivo, con fari a scomparsa - un elemento d'obbligo in quel periodo - che rimanevano parzialmente visibili anche in posizione di inutilizzo (come sulla concorrente Lamborghini Jarama, sempre disegnata da Gandini presso Bertone), e da ampie prese d'aria laterali che servivano da sfogo al calore prodotto dai dischi freno. L'abitacolo molto spazioso è una caratteristica fondamentale del modello, che si colloca tra la lussuosa berlina Fidia e la celebre Grifo, sportiva pura a due posti secchi. Il settore delle gran turismo in grado di ospitare quattro passeggeri è particolarmente in voga in questo periodo e tutte le case più blasonate propongono un prodotto che abbia queste caratteristiche. La Lele si distingue immediatamente per la linea ad angolo vivo, una vera inversione di rotta rispetto al modello che andava a sostituire. La mano di Marcello Gandini, tra le più autorevoli e ispirate firme del mondo automotive, crea una vettura che presenta un anteriore grintoso e coda di tipo fastback. Ovviamente alcuni dettagli stilistici richiamano altre sue creazioni di quegli anni, ma rappresentano chiaramente la firma dell'autore. La linea di cintura in corrispondenza del montante posteriore, ricorda la Lamborghini Espada, mentre il frontale con i gruppi ottici parzialmente a scomparsa fa pensare al prototipo della Alfa Romeo Montreal del 1967 e verrà riproposto sulla Lamborghini Jarama. In generale il team dei fari a scomparsa è uno dei biglietti da visita delle vetture di Gandini. La vista posteriore è cuneiforme, con un lunotto quasi orizzontale e il cofano bagagli capiente, piat-

to e regolare. I fari posteriori, usati anche sulla Iso Rivolta Fidia, sono gli stessi della Fiat 124 Coupé prima serie. La qualità degli interni molto curati, è quella che ci si aspetta da una Iso Rivolta. Raffinata e riccamente rifinita all'interno, con rivestimenti in pelle in ogni dettaglio, impreziosita da inserti in legno pregiato. Su richiesta del cliente è possibile avere la selleria in velluto particolare con finitura a coste, chiamato corduroy. La plancia è quasi di tipo aeronautico e molto ergonomica, con tutti gli strumenti di forma rotonda chiaramente visibili: i grandi contachilometri e contagiri sono subito davanti agli occhi del pilota, con gli altri indicatori secondari posizionati sopra. Il tunnel centrale è imponente e ospita diversi dispositivi come l'autoradio, oltre ovviamente alla leva del cambio, che a seconda dei modelli può essere manuale a 4 o 5 rapporti (quest'ultimo ha la disposizione delle marce invertita ed è prodotto dalla ZF) oppure automatico. Un classico per l'epoca, il volante Nardi con coprimozzo personalizzato con il grifone, storico simbolo del marchio milanese. Alle grandi innovazioni estetiche, non corrispondono novità altrettanto significative a livello meccanico. Lo chassis della Lele infatti è basato sul telaio monoscocca in acciaio della IR300, l'avantreno a ruote indipendenti con quadrilateri oscillanti, il retrotreno a ponte De Dion, i freni a disco su tutte le ruote, la trazione posteriore, servosterzo a richiesta, e cambio manuale a 4 rapporti (Borg Warner) o a 5 marce (ZF). Della IR 300 riprende anche il V8 Chevrolet di 5.358 cc a carburatore quadricorpo, di provenienza Corvette, che eroga 300 CV (abbinabile anche a un cambio automatico General Motors). Dopo il primo anno di produzione, debutta il motore con cilindrata maggiorata a 5.7 litri, in grado di sviluppare 350 CV, con cambio solamente manuale e velocità massima di 250 km/h. La versione da 300 CV costava 7.000.000 di lire, mentre servivano 350.000 in più per quella da 350 CV. Per dare un'idea sulla concorrenza, la Lamborghini Espada costava a listino 8.300.000 lire, mentre per la Maserati Indy 4.7 erano necessarie 8.620.000 lire. Nel 1970 la cilindrata del motore venne incrementata a 5.736 cm³. A parità di potenza massima (300 o 350 CV), miglioravano la distribuzione di coppia e l'elasticità di utilizzo. Dalla gamma venne eliminato il cambio manuale a 4 rapporti. Nel 1972, a causa della richiesta da parte della GM di pagare anticipatamente i motori, da acquistare in blocco (il che significava, per la Iso, un pagamento anticipato di un anno), la Casa di Bresso abbandonò il propulsore Chevrolet per adottare il Ford Cleveland da 5.7 litri e 325 CV. A seguito di questo cambiamento, la vettura assunse la nuova denominazione Iso Rivolta Lele IR6. Non fu un'operazione semplice perché il V8 Ford era più ingombrante e "scaldava" di più del predecessore; i tecnici Iso dovettero modificare il telaio per creare spazio al propulsore e adottare radiatori maggiorati. Il cambio automatico divenne anch'esso Ford, mentre quello manuale a 5 marce rimase lo stesso. Con l'occasione la Lele si concesse un piccolo restyling: paraurti cromati anziché neri opachi, nuovi sedili (quello posteriore ribaltabile e sdoppiato) e consolle centrale ridisegnata. Come ogni casa sportiva che si rispetti, anche la Iso ebbe un programma racing, per giunta nella massima serie. Grazie all'accordo con la Philip Morris, nacque il team di Formula 1 Iso-Marlboro gestito da Frank Williams. Per promuovere la partecipazione al Campionato Mondiale di Formula 1 del marchio, i piloti ufficiali Nanni Galli e Howden Ganley ricevettero in uso alcune vetture molto particolari, al-

leggerite e potenziate con il contributo dell'ingegner Giotto Bizzarrini.Da questi esemplari, nel 1973 nacque la Lele IR6 Sport da 360 CV con cambio manuale ZF a 5 marce. Le Sport, prodotte in venticinque esemplari, sono riconoscibili dai paraurti in materiale sintetico, dalla plancia sportiva con strumenti aggiuntivi e dai sedili avvolgenti. Derivata da questa versione, venne creata l'ulteriore serie a tiratura limitatissima Lele IR6 Marlboro, più leggera di ben 230kg. rispetto al modello standard, grazie all'allestimento spartano e all'assenza di materiale fonoassorbente e strato antirombo. Purtroppo l'avventura in Formula 1 iniziò di pari passo con il declino dell'azienda, che oltre agli ingenti costi per affrontare le competizioni si trovò a dovere fronteggiare la dura crisi energetica del '73. Le ultime unità della Lele vennero prodotti nel 1974, quando la produzione si era già trasferita a Varedo, sotto il controllo del nuovo proprietario, il finanziere italoamericano Ivo Pera. Al termine dello stesso anno l'azienda, denominata ora Iso Motors & Co, chiuse definitivamente i battenti. Le Iso Lele, divennero oggetto da collezione, come dimostrato a pagina 8: a Oostzaan in Olanda, Simon Vels ne ha una gialla, unitamente ad alcune Grifo.

In tutto sono state prodotte 285 Lele in cinque anni
Lele 300 CV (Chevrolet): 112
Lele 350 CV (Chevrolet): 13
Lele IR6 325 CV (Ford): 135
Lele IR6 360 CV (Ford): 20
Lele IR6 Sport 360 CV Marlboro (Ford): 5

L'ULTIMA MARCH-ALFA ROMEO A INDY

TOTAL WHITE

La storia del marchio Alfa Romeo è affascinante. Fin dalle sue origini, sono tanti gli spunti d'interesse che la Casa del Portello, offre ad appassionati, giornalisti e storici delle quattro ruote. A partire dalla figura di Nicola Romeo, passando alle competizioni negli anni prima della guerra, o alle forme avveniristiche di tanti modelli celebri, per arrivare infine agli anni '80, al ritorno diretto in F.1 e a vetture che non hanno mai gareggiato, come la 164 Procar o la bellissima sport prototipo Gruppo C disegnata da Nino Petrotta.

di Andrea Cittadini – Foto Carrstudio

Altri capitoli interessantissimi sono quelli legati allo sfortunato accordo con la Nissan, o al ritorno negli USA con la partecipazione alla serie CART e alla 500 Miglia di Indianapolis. Proprio di questo argomento parliamo in questo articolo. Raccontiamo la storia dell'ultimo telaio March dotato di motore Alfa Romeo, anch'esso nella sua ultima evoluzione di sviluppo. Una monoposto con la quale l'Alfa Romeo è tornata a disputare Indianapolis nel 1990. Quindi una vettura davvero unica, con una storia tutta sua, perché a Indy ha anche cambiato completamente aspetto nel corso del week-end: da muletto con livrea completamente bianca, a vettura da gara tutta nera quando Roberto Guerrero ha distrutto la sua monoposto in prova. Tutto ciò rende questa March ricercata e di grande valore storico. L'auto ora si trova nei pressi di Milano, ed è di proprietà di Dydo Monguzzi, fondatore della Dywa Racing, che si occupa della realizzazione, riparazione, manutenzione e del trasporto di auto da corsa. La Dywa ha corso in F.5000, F.Aurora, F.3000 e nelle categorie minori, e Monguzzi è appassionato da sempre del marchio del Biscione. Si è occupato del restauro delle tre vetture una volta ter-

minata la carriera agonistica, e ne ha avuto per sè un esemplare. Per sostenere negli States le vendite della 164 e della 75 (ribattezzata Milano), nell'89 l'Alfa Romeo decise di correre nella serie CART, la formula uno d'oltreoceano. La Casa milanese aveva debuttato a Indy nel '37 con la Tipo C affidata a Rex Mays e corse fino al '48, quando la Tipo 308 di Johnny Mauro terminò all'8° posto. Nell'89, appunto, il ritorno, producendo direttamente i motori (forse traendo spunto da quello realizzato dalla Ferrari nell'87 per la F.Indy, che non ha mai corso) ma utilizzando telai inglesi e team locali. Il programma non diede i risultati sperati a causa di scelte sbagliate e si concluse alla fine del 1991. In primis quella dell'Alex Morales Motorsports di Johnny Capels non all'altezza di gestire un programma ufficiale per conto di una marca. Arrivò solo un 8° posto al debutto a Detroit. Quindi Alfa decise l'anno seguente di passare al Pat Patrick Racing diretto da Chip Ganassi. Un altro errore fu la scelta iniziale dei telai: la March era in declino, la Lola era più competitiva, ma nel team ci si accorse di questo solo dopo. Infine i piloti scelti, da Guerrero a Sullivan, erano a fine carriera, "bolliti" dalla F.1. Si sarebbe dovuto scegliere un giovane americano affamato di risultati. O Mario Andretti, ma il sodalizio con Mario si era un po' logorato in F.1 a causa della scarsa competitività del mezzo. Fatto stà che dopo un 1989 inconcludente, si passò appunto al team Patrick col sostegno dello sponsor Miller. A Indy vennero iscritti Al Unser Sr., Guerrero e tre telai: 01, 02, 03. Progettata da John Baldwin dopo il suicidio di Maurice Philippe (anche se la sua morte resta un giallo), la March-Alfa Romeo 90CA ha un telaio monoscocca in honeycomb di alluminio e fibra di carbonio. Le sospensioni sono del tipo push-rod, con ammortizzatori a gas Koni. L'impianto frenante è composto da 4 dischi autoventilanti con pinze Brembo a 4 pistoncini. La vettura è dotata di cambio a 6 marce più retromarcia ed è spinta da un motore Alfa Romeo V8 di 2.648 cc, alimentato a metanolo puro al 100%. Con una pressione di sovralimentazione di 1,52 bar, è in grado di erogare oltre 700 CV a 11.500 giri. Come detto, alla Indy 500 del '90, sono iscritte tre vetture: la March-Alfa Romeo 90CA-002 n°20 con la livrea nero-oro della Miller Genuine Draft, e la 90CA-003 n°20T (ovvero il muletto) con livrea bianco-oro per il pilota colombiano Guerrero. La terza vettura, la 90CA-001, distinta dal numero di gara 40 e dalla livrea bianco-oro della Miller High Life, è affidata all'esperto Al Unser Senior, già vincitore della corsa nel 1987. Per poter sostituire l'auto in caso di incidenti, a Indy bisogna iscrivere per forza tutti i diversi telai, a differenza della F.1, dove una volta si poteva usare il muletto senza problemi. Nel corso delle prove del 14 maggio, mentre Guerrero è alla guida della macchina da gara nei colori nero-oro, cede il supporto dell'alettone posteriore. A causa dell'immediata perdita di aderenza, il pilota colombiano va in testacoda e sbatte contro il muretto di protezione nella curva 3. Come accade spesso in USA quando si picchia contro i muretti in cemento, l'impatto è violentissimo e la 90CA-002 viene danneggiata irrimediabilmente. Fortunatamente Guerrero non subisce danni, e quindi si prepara ad affrontare la sessione di qualifica con il telaio di scorta n. 90CA-003. La monoposto viene sottoposta alle verifiche tecniche e affronta le prove di qualificazione con i colori bianco-oro, il numero di gara 20T,

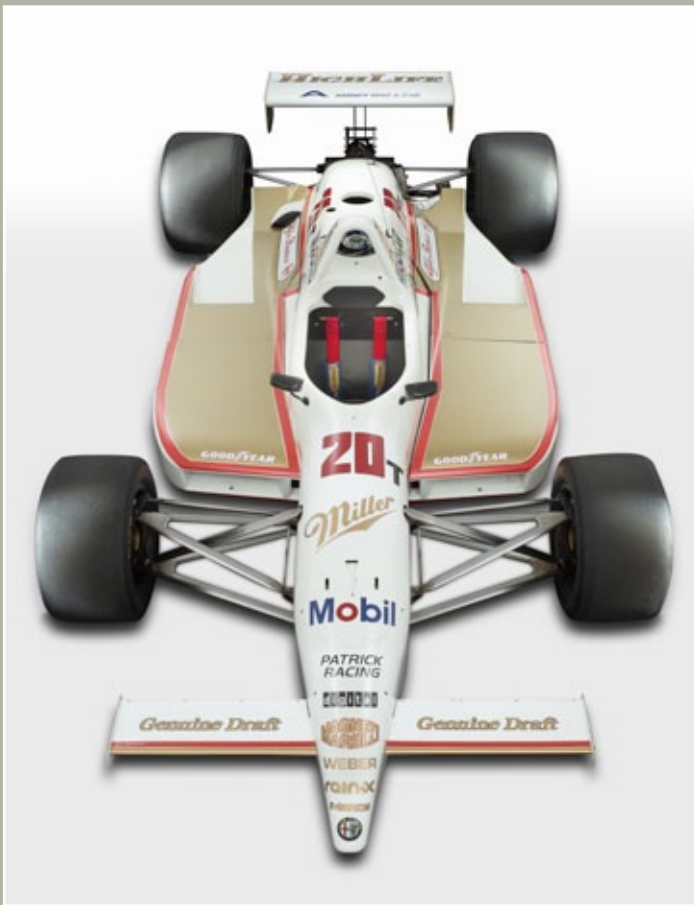
" … una vettura davvero unica,
di grande valore storico"

come prevedeva il regolamento dell'epoca, e il numero di identificazione USAC '82' affisso sopra una targhetta posizionata nell'abitacolo. Il 19 maggio 1990 la March 90CA-003 compie 102 giri di pista, e ottiene la sua miglior prestazione con una media di 212.652 miglia/orarie (oltre 342 km/h) qualificandosi in 28a posizione sulla griglia di partenza. Da un lato un buon risultato dopo l'incidente in prova, e il ritorno in gara appunto dell'Alfa a Indy; dall'altro non si tratta di una gran performance, tenuto conto che a Indy si parte in 33. Dopo le qualifiche, si effettua il "Carburation day", abbreviato ora in "Carb day", una sorta di warm-up dove le vetture qualificate per la partenza possono provare in assetto da gara, che è diverso da quello che si adotta nelle sessioni di qualificazione. In realtà i carburatori non si usano più dal 1963, ma il nome è rimasto nella tradizione americana... In questa occasione la vettura 90CA-003 venne ridecorata nei colori da gara nero-oro, utilizzando pellicole adesive di plastica nera. Domenica 27 maggio 1990, a quarantadue anni di distanza dall'ultima partecipazione a Indy con il pilota Johnny Mauro, due vetture spinte dal motore Alfa Romeo, presero nuovamente il via della Indy 500. Il giorno della competizione, nel corso del 107° giro, la 90CA-003 consentì a Guerrero di ottenere il 20° giro più veloce con un tempo di 43.190" alla media di 208.382 mph (335.358 km/h). Un problema alle sospensioni la costrinse alla resa nel corso del 118° giro. Al Unser Sr. Invece concluse 13° dopo essersi qualificato in 30a posizione. Nei giorni successivi, Pat Patrick scontento della March intavolò una trattativa con la Lola, per la fornitura di due telai T90/00, n° 26 e n° 27, sui quali montare il V8 Alfa Romeo e affrontare la fine della stagione. Il modo per rompere il contratto si trovò il 15 luglio a Meadowlands, quando problemi di natura legale tra Patrick e la March che non voleva consegnare il quarto telaio previsto originariamente, fecero sì che la March-Alfa Romeo 90CA-003 venisse usata in gara per l'ultima volta. Affidata sempre a Guerrero, che partì 19° e terminò al 15° posto. Oggi questa vettura è tra noi perfettamente funzionante. Nel 2010, nel centenario di fondazione dell'Alfa Romeo, giusto vent'anni dopo la sua ultima gara, la March-Alfa Romeo 90CA-003 riapparve in pubblico perfettamente restaurata. E' dotata del propulsore V8 M191 di ultima generazione, con le canne dei cilindri in ghisa speciale, bielle in titanio e alimentazione Weber-Marelli con un singolo iniettore per cilindro. Queste caratteristiche permisero ai propulsori Alfa Romeo di raggiungere quell'affidabilità tanto rincorsa nel primo anno di gare. La monoposto è stata restaurata nella sua configurazione '500 Qualify test session', quindi "total white". A comprovare l'autenticità della vettura, oltre alla documentazione fornita dagli storici, la 90CA-003 mantiene lo stesso "chassis n° plate e USAC identification serial number 1982" posizionato all'interno dell'abitacolo, fotografato in posizione rovesciata, nel corso delle verifiche tecniche precedenti la Indy 500 del '90. In Italia abbiamo visto esposta al Motormonza '91 una March-Alfa Romeo nella livrea nera 1990, ma si trattava di un telaio del 1988 appositamente ridipinto ad uso show-car. La March-Alfa Romeo di questo articolo è stata invece esposta lo scorso settembre a Vedano, per celebrare l'anniversario del Ferrari Club locale, dopo il GP di F.1.

20
Miller
Mobil
PATRICK RACING
Genuine Draft
Genuine Draft
WEBER

AGENCY RENT-A-CAR

march
CART

Genuine Draft
Genuine Draft

SCHEDA TECNICA MARCH-ALFA ROMEO 90CA

Numero Telaio 90CA-003 - Anno di costruzione 1990
Telaio monoscocca in honeycomb di alluminio e fibra di carbonio
Carrozzeria in fibra di carbonio
Motore Alfa Romeo, 8 cilindri a V di 90°, basamento e teste in lega leggera, canne cilindro in ghisa riportate, raffreddato ad acqua
Cilindrata 2648 cc
Alesaggio e corsa 89 x 53,2 mm (86x57 nello step precedente)
Rapporto di compressione 11,1:1
Potenza massima oltre 700 CV a 11.500 giri/minuto
Distribuzione 4 valvole per cilindro, 2 alberi a camme per bancata, comandati a ingranaggi
Iniezione e accensione elettronica Magneti Marelli IAW a controllo integrato, iniezione indiretta con 1 iniettore per cilindro
Turbocompressore Kuhnle, Kopp & Kausch (KKK) type K26, intercooler, wastegate control, pressione di sovralimentazione 1,52 bar
Lubrificazione forzata, carter a secco, 1 pompa di pressione, 3 pompe di recupero
Trasmissione posteriore, frizione AP Borg and Beck tre dischi, cambio a 6 velocità +RM, longitudinale
Sospensioni Push-rod system, ammortizzatori Koni a gas
Freni dischi autoventilanti in ghisa, pinze Brembo a 4 pistoncini
Sterzo a cremagliera
Lunghezza 4662 mm - Larghezza 1504 mm - Altezza 812 mm
Passo e carr. ant. e post. 2845 mm (speedway version) - 2794 mm road version / 1715 mm / 1613 mm
Peso 703 kg
Pneumatici ant. 25.5 x 10.0 - 15" - post. 27.0 X 14.0 - 15"
Serbatoio carburante 150 litri

Nella pagina a fianco, le targhette che certificano l'originalità della vettura e un manifesto dell'epoca.
Qui sopra, Guerrero il 19 maggio 1990 in prova a Indy ©IMS Photo e ©Henri Greuter. A lato, la Lola T90/00 provata a Fiorano da Giorgio Francia ©Carrstudio

MILANO AUTOCLASSICA

Salone del Veicolo d'Epoca

22 - 23 - 24 FEBBRAIO 2013

ORARIO 9.30 - 19.00

FIERA MILANO
Nuovo polo fieristico Rho

2013: torna Milano AutoClassica.
L'EMOZIONE DIVENTA GRANDE.

Quest'anno vogliamo farvi girare la testa e battere il cuore. Per questo abbiamo organizzato una serie di grandi eventi, molti dei quali in collaborazione con partners d'eccezione. Se in questo anno vi siamo mancati, ci basteranno tre giorni per farci perdonare.

TUTTI IN SELLA
SPECIALE MOTO D'EPOCA

Non solo auto ma anche moto in vendita, ed un'area tematica con un'esposizione di BMW anni Cinquanta da strada. Un appuntamento da non perdere per gli appassionati delle due ruote d'epoca.

MERCATO PRIVATI CON AUTO IN VENDITA

Un ampio spazio sarà dedicato ai privati che desiderano esporre e vendere le loro vetture d'epoca: un mercato in cui l'offerta e la domanda saranno accomunate dalla stessa, autentica passione.

18 PADIGLIONE 18

- CASE, MUSEI, COLLEZIONI PRIVATE

- AUTO
- LOUNGE AREA

14 PADIGLIONE 14

- AUTO, RESTAURATORI

- CLUB, REGISTRI, EDITORIA, GARE
- AREA INCONTRI/PREMI

10 PADIGLIONE 10

- RICAMBI, MODELLISMO, ACCESSORI
- MERCATO PRIVATI

Una ricca esposizione nei grandi padiglioni di Fiera Milano e un grande circuito esterno per oltre 50.000 mq.

MUSEO FERRARI

Speciale supercampionato al simulatore!

Il Museo Ferrari di Maranello proporrà ai visitatori un'esperienza di adrenalina pura: il supercampionato al simulatore - autentica scocca della monoposto con attuatori che ricreano il movimento e il rombo del V8 - regalerà forti emozioni e darà anche la possibilità di diventare campione del giorno e poi campione nella finale che si terrà a Maranello. Ci sarà inoltre l'esposizione di due celebri Formula 1: la monoposto di Ascari e quella con cui gareggiano oggi Alonso e Massa.

RM AUCTIONS

Grande Collezionismo!

La celebre casa d'aste proporrà la preview di una grande asta internazionale con una selezione di prestigiose vetture in esclusiva per il pubblico di Milano AutoClassica.

SPAZIO AI RICAMBI "LA GALLERIA"

Grande Novità 2013!

Un padiglione, ben 7.000 mq dedicati a ricambi e accessori: fiore all'occhiello in grado di completare un Salone già ricco di proposte. L'ampio spazio a disposizione darà ad amatori ed appassionati l'opportunità di valutare i ricambi originali più utili ed interessanti.

ZENOBI CLASSIC CIRCUIT

Non solo esposizione, ma sana competizione a Milano AutoClassica: un race-track omologato affiancherà i padiglioni della fiera per mostrare su strada le protagoniste della manifestazione. Anche quest'anno, la Scuderia del Portello accenderà il circuito con le sue GTA Alfa Romeo da tutta Europa impegnate in avvincenti sfide.

FORMULA HISTORIC GP MILANO

Zenobi Classic Circuit ospiterà anche vetture note al mondo degli appassionati per le loro imprese in F1, F2 e F Junior si sfideranno in una gara dinamica ad inseguimento. Alcuni nomi illustri: Apache F Junior 1958, Moroni F Junior 1959, Lotus 20 F Junior 1961 ex Ben Pon.

MILLEMIGLIA IN ANTEPRIMA

La gara più bella del mondo, così la definì Enzo Ferrari, si presenterà al grande pubblico con tutte le sue novità in fatto di organizzazione e sponsor. Presente da grande protagonista anche Chopard in qualità di Official Sponsor, che presenterà la nuova collezione di segnatempo dedicati alla tredicesima edizione dell'iniziativa.

La Direzione della mostra si riserva di apportare modifiche al programma

CON IL PATROCINIO DI:

MEDIA PARTNER:

RUOTECLASSICHE

SEGRETERIA ORGANIZZATIVA: ORGACOM - Tel +39 0572 91.04.74 - Fax +39 0572 91.12.28 - fiere@orgacom.it - www.orgacom.it

follow us on:

Scarica subito il tuo biglietto speciale su WWW.MILANOAUTOCLASSICA.COM

Bentley Turbo R 6.7 8 V '90.
Euro 18.000

Porsche 912 Targa '69.
Euro 18.000

Morris Tourer del '62.
Spider inglese 1.3

MG B GT del '77.
Completamente restaurata in ottime condizioni. €
Euro 7.800

Maserati Quattroporte '82. €
Euro 10.900

Jaguar XJ6 2.8 '70.
Euro 10.500

Taxi inglese del '92.
Ideale per cerimonie. €
Euro 5.000

Ford Mustang Fastback '69.
Euro 28.000

Cadillac Eldorado cabrio 8.2 '74. €
Euro 19.000

Chevrolet Silverado '90
8V 6.2 Diesel.
Euro 12.500

Austin Big Seven del '38.
Completamente restaurata.

Standard Flynine '37.

Ford Anglia Popular del '49.
Restauro professionale.
Già targata in Italia.

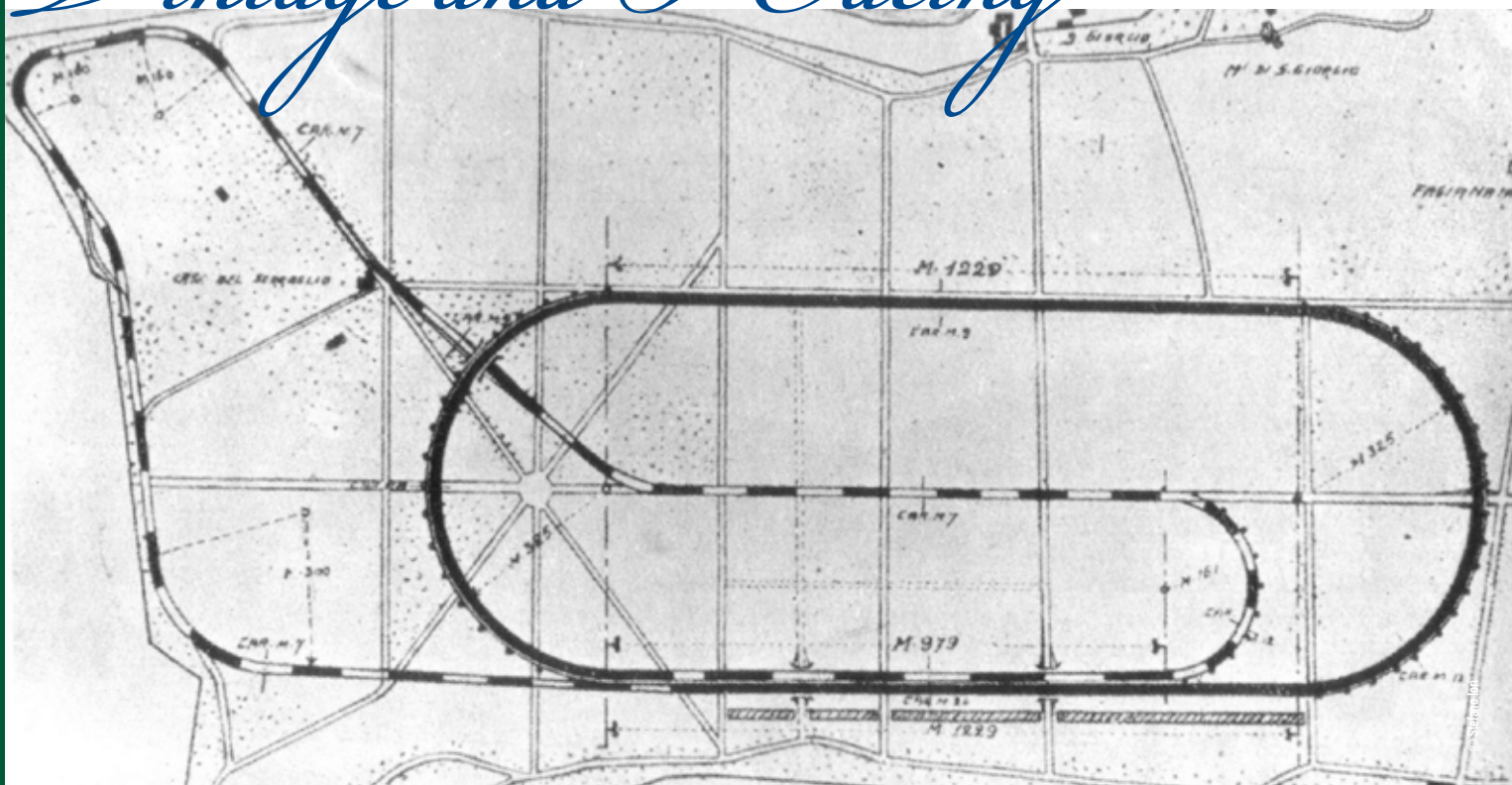
Harley Davidson VRoad
Screamin-Eagl.

MBG cabrio elettrica.
Patente A. €
Euro 12.000

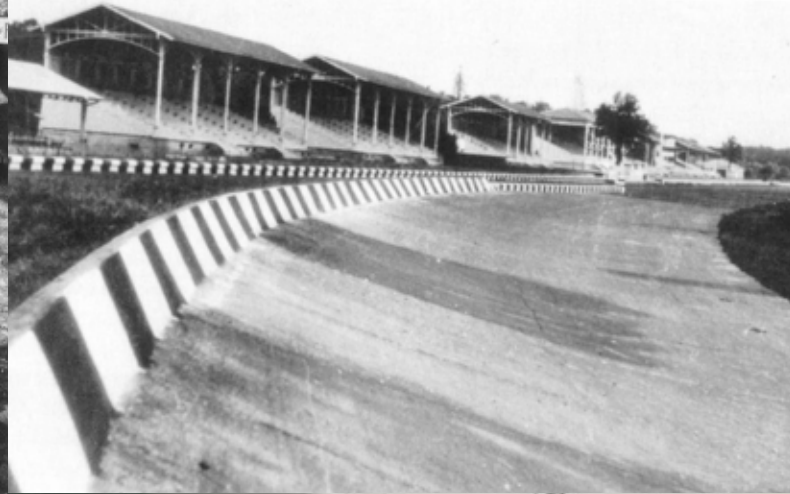
G-Wiz elettrica 2+2.
Patente A. €
Euro 5.000

Ducati 999R '03. €
Euro 8.900.

SPECIALE MONZA

Vintage and Racing

I VECCHI BOX E LA SOPRAELEVATA

di Andrea Cittadini – foto ACI Milano

Quando all'estero dici che sei di Monza, a tutti brillano gli occhi. Immediato il link al circuito e alle monoposto di F.1, sperando che un giorno vengano valorizzati a livello internazionale anche il Parco e la Villa Reale. La storia è passata da Monza, portando eventi belli e non, se pensiamo ai tanti campioni deceduti in pista. Ho visto il mio primo GP nel '77 a dieci anni e da lì il mio sogno fu quello di poter entrare in un team di F.1. In parte si è avverato. I miei ricordi più belli sono legati al villaggio, purtroppo demolito; alle vecchie rimesse che fortunatamente resistono, come l'ovale sopraelevato (che emozione correrci due rally in Porsche); alle due torri sulla linea del traguardo e ai vecchi box che invece non ci sono più, e che permettevano a tutti di vedere le auto, cosa oggi impossibile dato che oggi sono nascoste nei garage. Il circuito Junior, l'antico tracciato in porfido ancora visibile, le vecchie curve di Lesmo, il Padiglione Festival, tutto ciò è celebrato nel Muretto dei Campioni di Biassono, grazie alla passione dell'Associazione Sportiva Amici dell'Autodromo e del Parco. A Vedano ci sono quattro murales spettacolari, realizzati da Daniele Misani, di Streetartpiù. Scrivere di Monza significa parlare di Tino e Vittorio Brambilla, di Fabrizio Barbazza, del GP delle Nazioni motociclistico, della 1000 km, ma anche della vittoria a sorpresa di Herbert quando per tutti esisteva solo Schumacher, o quella grandiosa di Vettel con la Toro Rosso di Giorgio Ascanelli...

MONZANAPOLIS

IL TROFEO DEI DUE MONDI E LA MASERATI 420/M/58 ELDORADO

di Luca Giraldi – Foto Maserati

Ci sono vetture che passano alla storia per i loro grandi successi, per le innovazioni che hanno introdotto o per il pilota che le ha guidate. Ci sono altri modelli invece, che diventano celebri per motivi del tutto diversi. E' il caso della Maserati 420/M/58 Eldorado, telaio 4203, famosa soprattutto per essere stata la prima monoposto in Europa ad avere la carrozzeria verniciata nei colori di uno sponsor e non in quello della propria nazione. A dire il vero, era stata sempre la Casa del Tridente a introdurre gli sponsor su una vettura da corsa nel 1957, quando 300S, 350S e 450S si presentarono alla Mille Miglia con il logo Buitoni sulle fiancate. La nascita della 420/M/58, fu patrocinata dal commendator Gino Zanetti, dell'industria di gelati Eldorado, dopo che la Maserati si era ritirata ufficialmente dalle corse alla fine del 1957. Una volta conquistato il titolo mondiale di F.1 con Juan Manuel Fangio, decise di costruire vetture da gara solo su richiesta di clienti privati, fornendo loro assistenza. La Eldorado nacque per partecipare al "Trofeo dei due Mondi", che contemplava l'idea di organizzare una 500 Miglia a Monza, replica di quella di Indianapolis, con al via i migliori piloti americani ed europei. Furono sufficienti pochi mesi all'ingegner Giulio Alfieri, per dare vita alla 420M/58. Il motore, derivato dall'otto cilindri che aveva equipaggiato le 450S bi-albero, aveva una cilindrata ridotta a 4.190 cc (grazie alla corsa corta) ed era alimentato con quattro carburatori Weber a doppio corpo. Capace di 410 CV a 8.000 giri, quest'unità funzionava grazie a una miscela alcool-benzina, ed era montata disassata nove centimetri a sinistra rispetto all'asse longitudinale, così come la trasmissione. Questa scelta era stata fatta per garantire una distribuzione dei pesi più adeguata, tenendo conto del senso di marcia antiorario nelle curve sopraelevate di Monza. Il propulsore della Eldorado, era il terzo e ultimo esemplare realizzato da Maserati con queste specifiche. I primi due erano stati commissionati dalla scuderia italo-americana di Tony Parravano, secondo i regolamenti Indy. Il cambio aveva due soli rapporti mentre il ponte posteriore era privo del differenziale. Il telaio tubolare derivava da quello della pluri-vittoriosa 250F, sebbene risultasse sur-dimensionato rispetto a quest'ultimo, anche a causa dei numerosi rinforzi introdotti per permettere al bolide di resistere alle sollecitazioni della pavimentazione in cemento dell'autodromo monzese. La ricerca per ovviare all'aumento di peso, portò all'adozione di ruote a disco in lega leggera Halibrand e pneumatici Firestone con profilo a treccia, gonfiati a gas elio. Con questi accorgimenti, la vettura arrivava a 758 kg.. La carrozzeria in alluminio, battuta a mano da Fantuzzi, era caratterizzata da una pinna verticale dietro l'abitacolo oltre che da una grossa presa d'aria per i carburatori. Con questa monoposto, dunque, la Maserati si accingeva a sfidare le altre Case europee e americane per conquistare la 500 Miglia di Monza. Questo evento aveva un sapore del tutto particolare perché metteva a confronto due scuole di pensiero: se in USA le automobili perfette erano quelle robuste e comode per le lunghe percorrenze, per gli europei invece dovevano essere leggere e brillanti nelle prestazioni. Diverso era anche il modo di concepire le corse: per gli americani dovevano essere soprattutto spettacolari, mentre in Europa rappresentavano la vetrina tecnologica dei costruttori. Ancora oggi è così! L'idea di confrontare questi due universi che così poco avevano in comune, iniziò a trovare sempre più consensi. I costruttori europei volevano sfruttare il ritorno di immagine derivante da un'eventuale vittoria contro gli statunitensi e già molti anni prima avevano mostrato molto interesse per le gare che si svolgevano oltre oceano, tanto che già nel 1913 la Peugeot di Jules Goux vinse la 500 Miglia di Indianapolis. La Casa del Leone bissò il successo anche nel 1916 e si ripeté nel 1919. Questo fu l'ultimo primato di una marca europea alla 500 Miglia di Indianapolis fino al 1939, quando nel "catino" più famoso del mondo la Maserati 8CTF di Wilbur Shaw sbaragliò la concorrenza con due affermazioni che ancora oggi rimangono epiche e che hanno consentito a Maserati di essere l'unica casa italiana ad aver vinto sul circuito dell'Indiana. Le vittorie di Shaw sarebbero potute essere addirittura tre, ma nell'edizione del 1941 - nel corso del penultimo giro - ruppe una ruota mentre si trovava in testa. Ted Horn, sempre alla guida della 8CTF, concluse terzo. Lo stesso Horn salì sul gradino più basso del podio anche nelle edizioni del 1946 e del 1947. Nel corso della

500 Miglia del 1946, la Scuderia Milan schierò una 8CL per Villoresi e una 4CL per Varzi, che purtroppo non riuscì a qualificarsi. Quest'ultimo era al rientro nelle corse dopo la guerra, ma soprattutto dopo un periodo molto turbolento a causa della contrastata relazione con Use Haubach - moglie di Paul Pietsch - e del prolungato uso di morfina che stava distruggendo entrambi. Villoresi avrebbe potuto vincere, se si considera che nonostante le quattro soste per interventi vari, concluse al settimo posto. La ricostruzione dell'Autodromo di Monza, offriva su un piatto d'argento la possibilità di creare una struttura ad hoc dove disputare questo tipo di eventi. Fu così che nel 1955 l'Automobile Club d'Italia e i responsabili del circuito, grazie anche ai finanziamenti della Cariplo, rinnovarono tutto il manto della pista ed iniziarono a costruire un nuovo anello ad alta velocità con curve sopraelevate. L'Autodromo di Monza così riacquistò la sua forma originale, quella del 1922, sebbene le curve sopraelevate avessero un banking molto più accentuato. Nel 1956 veniva deliberata l'istituzione di una nuova competizione da svolgersi sull'anello ad alta velocità, la "500 Miglia di Monza - Trofeo dei Due Mondi", messo in palio dalla Lotteria di Monza, che si sarebbe svolta il 29 giugno 1957. Purtroppo però, la prima edizione della corsa non ebbe il successo auspicato, perché era ancora troppo vivo il clamore per l'incidente di De Portago in occasione della 24a edizione della Mille Miglia. Il pilota spagnolo perse il controllo della sua vettura in seguito allo scoppio di una gomma mentre transitava a circa 290 km/h nei pressi di Guidizzolo. La morte sua e del co-pilota e di dieci spettatori travolti dal veicolo, sancirono la fine della storica manifestazione. La tragedia lasciò il segno, e molte case preferirono rinunciare a partecipare alla prova di Monza: Ferrari, BRM e Gordini su tutte - mentre gli americani arrivarono al gran completo. La Maserati iscrisse due vetture per Jean Behra, una 250F e una 450S, ma dopo aver constatato il giovedì la mancanza di competitività con gomme Firestone da utilizzare per adeguarsi ai regolamenti USA e al tracciato, ritirò l'iscrizione. Jimmy Brian e la sua Dean Van Lines Special vinsero due manches su tre e si aggiudicarono la competizione ad una media generale di 257,594 km/h, con giro più veloce a 282,809 km/h. Gli organizzatori decisero quindi di riproporla l'anno seguente, scegliendo di farla disputare nella stessa data, per dimostrare la volontà di dare una cadenza annuale. In occasione della seconda edizione, i costruttori italiani decisero di partecipare incentivati dal premio annuale stabilito dall'Automobile Club d'Italia, che spettava solo alle quelle case che avrebbero partecipato alla 500 Miglia di Monza, al G.P. d'Italia e ad almeno altre tre prove del Campionato del Mondo di F.1. Gli americani si presentarono decisi a dimostrare la loro superiorità tecnica. Gli occhi di tutti erano puntati su Jimmy Bryan, grande protagonista l'anno precedente e vincitore della 500 Miglia di Indianapolis. Le vetture made in USA montavano il motore Offenhauser a 4 cilindri molto affidabile. Tuttavia, la caratteristica che distingueva visivamente le auto d'oltre oceano, era la presenza massiccia di adesivi sulla carrozzeria. In questo contesto, anche un'altra macchina si distingueva tra tutte quelle europee (dipinte invece con i colori della nazione) e si omologava a quelle americane: la Maserati 420M/58. Questa monoposto, verniciata nel colore bianco della Eldo-

rado, portava per la prima volta in Europa, colore e logo dello sponsor e venne affidata a Stirling Moss, ex-pilota Maserati in F.1. Anche il re dell'automobilismo, quel Juan Manuel Fangio che proprio l'anno precedente aveva regalato alla Casa del Tridente il titolo mondiale di Formula 1, si iscrisse al volante di una Dean Van Lines Special ufficiale, ma dopo aver stabilito il terzo tempo in prova, in pratica non corse per la rottura del motore. Pochi giorni dopo, a Reims, deciderà di ritirarsi definitivamente dalle gare. Tra i piloti al via con macchine continentali, a parte Moss su Maserati, c'erano Mike Hawthorn, Luigi Musso e Phil Hill con due Ferrari a disposizione, dotate di motori V12 4.2 litri e Dino V6 3 litri, oltre a Harry Schell con quella della Scuderia Nart di Luigi Chinetti, e a Masten Gregory su Jaguar D-Type della Ecurie Ecosse. Le prime prove furono un successo per i locali, soprattutto grazie alla pole position conquistata da Musso, alla media di 281,077 km/h, ma la prima manche la vinse Jim Rathmann su Zink Leader Gard Special a 269 km/h di media. Solo Bryan, secondo classificato, riuscì a concludere la gara nello stesso giro del vincitore, mentre Veith e Moss (4°) tagliarono il traguardo doppiati. Nella manche successiva, La media oraria sul giro, superiore rispetto a quella di Indianapolis, la tenacia ed il coraggio dei piloti impegnati sul tracciato stavano entusiasmando gli spalti. Mentre Rathmann allungava sugli inseguitori, Musso - nuovamente in difficoltà a causa dei gas di scarico - cedeva la vettura a Phil Hill. Al volante della Zink Leader Card Special, Rathmann andò a conquistare anche la seconda frazionee tagliando il traguardo davanti a Veith, Bryan, Ruttman e Moss (5°). La terza e ultima corsa, vide ancora Rathmann davanti a Bryan e Bob Veith ma al ventesimo giro, la gara di Veith rischiò di trasformarsi in tragedia, quando una delle ruote anteriori si sfilò in piena sopraelevata. La bravura del pilota, unita ad una grande dose di fortuna, consentì all'americano di mantenere la monoposto in equilibrio sulle tre ruote e di riportare la vettura alla base della curva. Diverso, invece, fu il destino di Moss: sulla sua 420M/58, si ruppe il comando dello sterzo e la sua Maserati terminò la corsa contro il guard-rail. Con l'impatto, si spensero per Moss le speranze di concludere la corsa al terzo posto assoluto e fu classificato settimo. Musso, invece, con la collaborazione di Mike Hawthorn e Phil Hill, si classificò al terzo posto nella graduatoria assoluta. Il podio del pilota romano rimane l'ultimo risultato di prestigio da lui conquistato, dal momento che una settimana più tardi perderà la vita sul circuito di Reims, facendo decidere a Fangio di smettere. Scontata l'inesperienza specifica delle vetture italiane in questa configurazione racing, le monoposto statunitensi accusarono sulla velocissima pista soltanto problemi di pneumatici, mentre i robusti telai assorbirono senza fatica le durissime sollecitazioni provocate dalla forza centrifuga. Nonostante il successo in termini di pubblico e spettacolo, la 500 Miglia di Monza non si ripagò finanziariamente e non ebbe seguito negli anni a venire. La 420M/58, invece, non terminò la sua carriera agonistica ma, sulla base delle indicazioni raccolte in gara, venne modificata dalla carrozzeria Gentilini che tolse la pinna posteriore, per essere iscritta alla 500 Miglia di Indianapolis 1959, questo volta ridipinta di rosso, mantenendo comunque lo sponsor Eldorado. Era infatti l'unica vettura straniera iscritta. Problemi di alimentazione e la poca esperienza del pilota gentleman Ralph Liguori (nessuna qualificazione a Indy dal '59 al '68) costarono la mancata qualificazione con il 36° tempo (gli ammessi al via sono 33). Peccato, perché con un professionista sarebbe stato diverso. Ma questa è un'altra storia. L'auto, ripristinata nella livrea originaria bianca, appartiene alla Collezione Panini.

BACK TO MONZA

JACKIE STEWART SUL LUOGO DOVE VINSE IL SUO PRIMO G.P. Foto ElleEmme

Era un soleggiato giovedì d'autunno, quando dall'autodromo di Monza si udì una sinfonia corposa, piena, importante. Un suono tipico di un propulsore formula uno di una volta. Di sicuro non il Matra 12 cilindri, che produce un sibilo inconfondibile. Sembrerebbe un Cosworth 3.000, il V8 più popolare nella storia della F.1. Il grande e unico motore che qualsiasi meccanico poteva reperire senza problemi sul mercato, nel caso avesse voluto iscrivere una sua monoposto a un G.P. Avere la redazione a due passi dal circuito più bello del mondo ha i suoi vantaggi, e un sound di quel genere incuriosisce. Profumo di notizia. Chi può provare a Monza, oggi, l'8 novembre, fuori stagione? Ebbene non ci saremmo mai aspettati di trovare un tre volte campione del mondo, a fianco di una sua vecchia fiamma, la Tyrrell 006 iridata del '73. Presenti a Monza per realizzare un documentario della BBC sullo stesso Stewart, e in particolare sulla sua decisione di ritirarsi dopo la morte del compagno di squadra François Cevert. Non ha provato lui la vettura, bensì il gentleman driver americano John Delane, che solitamente la usa con tuta e casco replica di quelli di Stewart, in gare per F.1 storiche. Delane possiede il primo telaio 006, mentre Stewart è proprietario della 006/2, che tiene esposta nel Museo di Donington e usa raramente. Il legame tra Jackie Stewart - nato a Milton l'11 giugno 1939 - e Monza, è speciale. E' qui che il campione scozzese vinse il suo primo G.P. nel 1965 con la BRM. Poi fino al '68 con la Matra fu sempre costretto al ritiro. Nel 1969 il ritorno alla vittoria sempre con la vettura francese, poi il 2° posto nella drammatica corsa del 1970, quando sabato 5 settembre alle tre del pomeriggio, nel corso delle prove di qualificazione, morì Jochen Rindt. Fu proprio Stewart, amico di famiglia, ad andare ai box da Nina Rindt, solita cronometrare il marito, per dirle "Vieni Nina, Jochen si è fatto male". Fu l'unico caso nella storia delle corse in cui il titolo iridato venne assegnato postumo a un pilota. Nel '71 e '72 ancora due ritiri per Stewart sul tracciato brianzolo, mentre nel 1973 si classificò al 4° posto. Per l'ultima volta. Stewart ha vinto il Mondiale Piloti nel 1969 (Matra), '71 e '73 (Tyrrell), classificandosi 2° nel '68 (Matra) e '72 (Tyrrell); terzo nel 1965 (BRM), al debutto nella massima formula e 5° nel '70, quando usò telai March e Tyrrell. *(a. citt.)*

TESTIMONIAL D'ECCEZIONE: MARIA TERESA DE FILIPPIS

SOPRANNOMINATA " IL PILOTINO" E' STATA LA PRIMA DONNA A CORRERE IN UN GRAND PRIX DI F.1 NEL 1958

Foto Maserati

Un gruppo bancario svizzero che investe in F.1 ha deciso di scegliere lei quale testimonial della sua nuova campagna pubblicitaria. Chi ha avuto modo di vedere lo spot televisivo, è rimasto affascinato dalle splendide immagini girate nel 2011 sul circuito di Monza (e dove se no?), allorché a ottantacinque anni Maria Teresa de Filippis tornò al volante della Maserati 250F. L'auto che lei, prima donna al mondo a debuttare in F.1, guidò a Spa nel 1958. Anche le foto sono molto belle. Peccato non ce le abbiamo lasciate usare. Possiamo però intravedere Maria nella campagna pubblicitaria, con un casco e una tuta nuovi, ma rigorosamente in stile vintage. Gli occhialoni di una volta e il suo sguardo acuto, concentrato, intenso. Baronessa napoletana, Maria Teresa iniziò a correre giovanissima nel 1948. Papà, che forniva corrente elettrica a tutta la Campania, le faceva già guidare la sua auto non ancora maggiorenne, quindi non poté opporre un rifiuto alla figlia prediletta. Sua madre le disse "Vai piano e vinci". Dinamica, sportiva, dotata di un carattere forte, s'iscrisse alla Salerno-Cava dei Tirreni con la sua Fiat Topolino, per una scommessa con i tre fratelli che non la ritenevano abbastanza veloce. Si allenò lungo le strade della costiera amalfitana, vinse la classe e sulle ali di questo successo continuò a gareggiare. Passò ben presto alle 750 Sport, con Taraschi, Urania e Giaur, ottenendo nel 1949 le prime vittorie di classe. In virtù del suo aspetto minuto, i colleghi la chiamarano "pilotino", anche perché da ragazzina aveva praticato l'equitazione, e impararono a rispettarla. Di aneddoti ce ne sono tanti, anche quello legato alla possibilità di correre con licenza egiziana, tanto da

aver già pronto il casco con la bandiera, ma alla fine Maria tenne quella italiana. Nel 1954 acquistò una Osca 1100 e con questa disputò il Campionato Italiano, vincendo la Corsa del Redentore. Il titolo avrebbe potuto essere suo, ma durante la Cagliari-Sassari-Cagliari, ebbe il suo primo grave incidente: uscì di strada a causa delle balle di paglia scaraventate in aria da due concorrenti che la precedevano, e che all'epoca delimitavano i bordi del percorso. Nell'incidente perse quasi completamente l'udito dall'orecchio sinistro. Il "pilotino" in carriera conobbe altri incidenti seri, oltre a quello già narrato, dai quali uscì miracolosamente salva. Alla 1000 Km di Buenos Aires era prima di categoria e quarta assoluta: uscendo di strada per evitare un concorrente più lento, volò fuori dall'abitacolo e ricadde in pista fratturandosi un braccio. Al Mugello uscì nuovamente di strada sul ciglio di un burrone, ma un tronco d'albero le fu provvidenziale. Una volta rimessasi, comprò una Maserati A6CGS 2 litri, giunse 2ª assoluta nel Campionato Italiano Sport e partecipò alla Mille Miglia del 1955. Entrò nella Scuderia Centro-Sud di Mimmo Dei e divenne pilota ufficiale della Casa di Modena, dividendo premi e costi al 50%. Vinse la cronoscalata Catania-Etna, sui 40 km di curve e tornanti della strada che si arrampica sul vulcano. Duemila metri di dislivello percorsi a 116 km/ora di media, battendo il record stabilito l'anno prima da Piero Taruffi. Al Tridente restò fedele fino alla fine della propria attività, e rimase legata al marchio come Presidente del Registro Maserati. Maria Teresa de Filippis assurse definitivamente alla notorietà nel 1958, quando con una 250F sbarcò in F.1.

Debuttò nel G.P. di Siracusa, non valido per la serie iridata, classificandosi 5a, poi a Spa ottenne il 10° posto. Non fu comunque soddisfatta a causa della poca competitività della vettura: "Mi piazzai al decimo posto, a due giri dal vincitore Tony Brooks su Vanwall. All'arrivo ero furibonda per via della macchina. E me andai. Solo che re Baldovino in tribuna d'onore continuava a ripetere che mi voleva conoscere. Mi recuperarono in extremis. Il sovrano mi tastò le braccia e disse che sembravano di ferro..." . A Reims il direttore di gara Toto Roche non volle farla correre, dicendo che l'unico casco che ben si adattava ad una donna era quello del parrucchiere: oggi di lei si ricordano tutti, di Roche nessuno. Strinse un rapporto di vera amicizia con tanti colleghi: da Tazio Nuvolari a fine carriera, a Juan Manuel Fangio, che si preoccupava per lei come una figlia: diceva che andava troppo forte e che prendeva troppi rischi. Maria usava l'auto con la quale l'asso argentino aveva vinto il titolo l'anno prima. Jean Behra fu suo mentore e sostenitore, tanto da costruire appositamente una monoposto Porsche per lei. In definitiva il suo palmares conta oltre 100 gare in 11 anni di attività. Nel G.P. d'Italia del 1958 arrivò a occupare la 4a posizione e a essere l'unico pilota italiano ancora in gara. Si ritirò a 12 giri dal termine per noie meccaniche, ma fu classificata 8a. Nel '58 disputò tre G.P. validi per il Mondiale: Belgio, Portogallo (con la Scuderia Centro-Sud), Italia. A Monaco non riuscì a qualificarsi, al pari di Bernie Ecclestone (nell'unico suo tentativo come pilota in F.1 con una Connaught); partirono 16 piloti sui 31 iscritti e Maria stabilì il 22° tempo, davanti a Cabianca, Chiron, Ecclestone, e altri. Anche nel 1959 disputò le qualifiche al Gran Premio di Monaco al volante della Behra-Porsche. Si ritirò dalle corse poche settimane dopo, quando l'amico Behra trovò la morte nelle prove del G.P. di Germania, con la monoposto che avrebbe dovuto guidare proprio Maria. Behra aveva rotto il suo rapporto con la Ferrari e aveva chiesto alla de Filippis di poter correre lui all'Avus con quella macchina. Anche la scomparsa di Luigi Musso, avvenuta a Reims l'anno prima, fu per lei un duro colpo. Fu Musso che nel '48 le insegnò molti "trucchi del mestiere" e con il pilota romano Maria ebbe un "affaire". Nel 1960 conobbe un ingegnere austriaco a St. Anton, si sposò ed ebbe una figlia. Le corse per lei passarono nel dimenticatoio, fino al '79, quando con il marito Theo Husheck, aderì al "Club International des Anciens Pilotes de Grand Prix F.1" diventando vice-presidente nel '97. Vive nei pressi di Bergamo. *(a. citt.)*

Nelle foto, alcune sequenze del G.P. Di Monaco 1958. In apertura, passa davanti all'Hotel de Paris. Sotto, è con Fangio e Behra. A lato, è al volante della Maserati 250F e poi ai box, sempre a Monaco. Sopra, serata di gala con Nuvolari e presentazione al pubblico prima di una corsa. Una foto di oggi, mentre firma la sua vettura. Il manifesto pubblicitario con la campagna che l'ha vista testimonial e il sito del Financial Times.

reduction strategy

Gunman kills 12 at Denver cinema

Eurozone approves Spain bank bailout

Growth-sensitive assets pare recent gains

World braced for new food crisis

Dawson faces administration over pensions

ECO CHARITY ROUND PER SOLIDARIETA'

PASSIONE E VOGLIA DI AIUTARE IL PROSSIMO, IN UN RAID DA 2.000 KM

Foto ElleEmme

ELLE EMME

Anche KERB MOTORI si è lasciato travolgere dall'entusiasmo che ha contraddistinto l'Eco Charity Round, duemila km di solidarietà da Pistoia a Belgrado, via Montecarlo, Torino, Balocco, Arese, Monza, Milano, Trieste, Lubiana e Zagabria. A bordo di un'Alfa Romeo GTV prima serie, quella prodotta ancora ad Arese fino al 2.000 (poi la produzione andò in Pininfarina). Con lo scopo di aiutare la Fondazione Help Them Onlus e devolvere il ricavato della vendita della vettura protagonista del viaggio, attraverso un'asta benefica, al Centro Oncologico Pediatrico dell'Ospedale di Belgrado. La base di partenza è di almeno 10.000 Euro, ma il valore è ben più alto. Help Them Onlus, coordinata da Maria "Mita" Galbiati, è presieduta da Fabio Cerchiai, che è anche Presidente di Società Autostrade, e in collaborazione con l'Ambasciata dell'Ordine di Malta a Belgrado, rappresentata da Ferdinando e Alessandro Bozzo, sostiene diversi interventi solidali in questo paese. Partenza da Pistoia (città natale dell'indimenticato Carlo Chiti) destinazione … futuro: questo è stato lo slogan che ha accompagnato l'evento. Il futuro di molti bambini del reparto pediatrico dell'Ospedale di Belgrado, ma anche il futuro della mobilità, perché il viaggio è stato fatto con una vettura che usa carburanti ecologici. Un'Alfa Romeo GTV con motore 2.0 V6, il mitico "Busso", alimentato a Gpl arricchito da idrogeno, che ne esalta le prestazioni e abbassa ulteriormente il consumo e le emissioni di CO_2, grazie ad un sistema di elettrolisi con H_2O e Potassio. Dispositivo allestito dalla 4Gas di Massimiliano Sorghi, che ha sostenuto fin dall'inizio in questo progetto l'instancabile e poliedrico ideatore Fulvio Maria Ballabio, ingegnere, pilota, imprenditore, console diplomatico… A conclusione dell'Eco Charity Round, l'auto con la coppia Ballabio-Sorghi si è classificata al terzo posto nella 1a edizione del Tesla Eco Rally a Belgrado, tappa del Campionato Mondiale FIA per le Energie Alternative. Si disputava per la prima volta questo evento, gestito da Bruno Moretti e Mario Bonifacio della CSAI, per conto della federazione serba ACMM. Dal punto di vista tecnico la vettura ha interni racing, con sedili da corsa, estintore, strumentazione ad hoc e un assetto regolabile sportivo. Chi scrive l'ha potuta guidare in occasione di una tappa e la prova è stata davvero sorprendente. L'assetto è perfetto, rappresenta il giusto equilibrio tra sportività e comfort adeguato alla lunghezza del tragitto, sia su strada che all'interno del circuito di Monza. Infatti il percorso del raid prevedeva di effettuare un giro del tracciato attuale e sulla parte percorribile dell'anello ovale, in omaggio al 90° anniversario. Molte sono state le persone che hanno contribuito alla riuscita del progetto. Segnaliamo tra i tanti, oltre ai già citati nell'articolo, l'ACI Pistoia con il Presidente Antonio Breschi e il Direttore Pasquale Amoroso, il Veteran Car Club di Alfredo Lippi, la concessionaria Alfa Romeo Touring di Montecatini, Fulvio Ciervo, Fred Lajoux, Peo Consonni, Franco Giacotti responsabile di Aria Nuova, Renato Tradico del ClubAlfa.it e Gippo Salvetti, che ha voluto dedicare una serata all'Eco Charity Round ospitando la vettura all'interno della collezione Alfa Blue Team. Più di tutti merita un encomio il giovane 79enne Lello Soncini, ex-pilota, ora commissario ACI/CSAI, che ha guidato l'Alfa GTV nella tappa più lunga da Milano a Zagabria; partendo da Piazza Duomo dopo una sosta all'ACI in Corso Venezia dal Direttore Fabrizio Turci, rifiutando il cambio! Grande Lello, vero appassionato e anche possessore di una piccola collezione di auto storiche a Crema. Questo è lo spirito giusto! *(a. citt.)*

PISTOIA 21 OTTOBRE 2012
HELP THEM ONLUS
2000 Km. di solidarietà
ECO CHARITY ROUND
Pistoia - Montecarlo - Milano - Belgrado

STOP

VALDAUTO (BO)
START
ECOCHARITYROUND
Monte-Carlo Milano Belgrado
"Eco Shock"
ClubAlfa.it

FONTANA

AMCC

©G. Salvetti

©ElleEmme

HISTO-CUP PER UMBERTO CANTU' E LA SUA FIAT COUPE'

LE GARE DEI CLUB STRANIERI PERMETTONO DI DIVERTIRSI SPENDENDO POCO

Una volta si poteva gareggiare con poco, divertendosi. Bastava andare a Magione per correre il Driver's Trophy. Un campionato di gare club organizzato da Sergio Peroni che accoglieva tutti gli esuli delle serie più costose e pretenziose. Tutti campioni con Sergio Peroni, si diceva tra i concorrenti, perché una coppa di classe si riusciva a conquistarla quasi sempre, facendo contento il piccolo sponsor che magari ti sovvenzionava. L'atmosfera nel paddock era eccezionale. Ci si conosceva tutti, ci si dava una mano, si mangiava un panino insieme, seduti sulle gomme, altro che hospitality. Ecco, un trofeo così manca, non c'è più. E allora chi cerca oggi quello spirito che fu, corre ben volentieri all'estero, se può permetterselo, specie in Germania o in Francia. Oppure sfrutta tutte le opportunità in Italia in gare organizzate da strutture straniere. Pensiamo al Campionato Svizzero a Varano, o alle prove di Monza e Franciacorta dell'AVD Race Weekend tedesca e dell'Histo-Cup austriaca di Michael Steffny, quest'ultima per auto storiche fino al '91. Umberto Cantù è uno dei pionieri di queste competizioni, com'è unico anche nella scelta della sua auto: una Fiat Coupé 2.0 Turbo 16v di colore rosso: il capolavoro di Chris Bangle del 1994, durante la sua permanenza in Fiat. Cantù ha corso in tutte le discipline, rally, slalom, F. Challenge e pista. Si spende poco, vengono accettate tutte le auto e ci si diverte: è un modo di correre a misura d'uomo ancora accessibile ai gentlemen. Il panorama delle vetture iscritte è vario. Michael Steffny usa una BMW 320 Gruppo 5, ma in pista abbiamo visto anche la Porsche 908 ex-Steve McQueen di August Deutsch, e tre Steyr-Puch 650TR di Bernard e Thomas Deutsch, e Georg Gruber. Hanno la carrozzeria uguale a quella della Fiat 500 con portiere contro vento, ma sono completamente diverse per motore e sospensioni. L'esempio di Cantù è stato seguito ora da altri piloti italiani. Steffny organizza anche il Classica Trophy, per amatori che vogliono partecipare a raduni e raggiungere i circuiti europei principali, senza corrervi però, accontentandosi di un giro in parata.

©Michael Steffny

©Michael Steffny

MATTEO TORTA RIPORTA MONZA IN PISTA

HA SCELTO IL CASCO ARANCIONE PER OMAGGIARE VITTORIO BRAMBILLA

Era da un po' di tempo che al via di campionati formula internazionali non si presentavano piloti monzesi. Ora con Matteo Torta, Monza ritrova un suo portacolori in monoposto. Un pilota che ha le corse nel DNA, dal momento che da parte di madre è parente del grande Vittorio Brambilla. Per questo Torta ha voluto omaggiarlo riprendendone i colori del casco, arancione con bollo bianco nella parte frontale, aggiungendovi l'azzurro Italia con fregi tricolori. Matteo Torta, classe '91, ha iniziato a gareggiare con i kart all'età di 11 anni, supportato dal padre. Nel 2008 frequenta la scuola di pilotaggio CSAI, e il 5 aprile 2009 corona il suo primo sogno debuttando in monoposto con una ARM F.Junior. Poi due stagioni alla guida di F.Azzurra, F. Renault 2000 e F. Fiat Abarth, correndo anche per Peo Consonni, pupillo dei fratelli Brambilla e a sua volta pilota in F.2000, F.3 e Sport. Racconta così Matteo: "Quand'ero piccolo andavo a vedere la formula 1 in spalla a papà. Da ragazzino mi arrampicavo sulla sopraelevata e mi venivano i brividi per l'eccitazione solo a vedere un metro di asfalto della pista. E ora ci corro! La prima volta che sono uscito dai box di Monza con la F.Junior, il cuore ha iniziato a battere a mille e quel brivido che mi veniva da piccolo mi è tornato". Nel 2011 debutta nella serie internazionale European F.3 Open con una Dallara F308 del team Corbetta Competizioni, che in quell'anno vince il titolo con Alex Fontana, e resta con la stessa squadra anche nel 2012. Dopo aver ottenuto vari piazzamenti, Torta conta quest'anno di raccogliere i frutti del lavoro fatto, vincendo sempre in F.3, con serie e team in via di definizione; mentre gli obbiettivi futuri lo fanno guardare alla F.Indy Lights negli Stati Uniti e più avanti magari nel GT. La formula uno è pura utopia, ma chissà, almeno un test per provare un brivido...

PARIGI-BEVERLY HILLS: PANAMERA SPORT TURISMO

QUESTA CONCEPT IBRIDA ANTICIPA I CONTENUTI DELLA AUTO SPORTIVA DEL FUTURO

di Andrea Cittadini – foto Porsche

Per l'ennesima volta Porsche ha stupito il mondo, quando - a sorpresa - in occasione del Salone di Parigi, ha presentato la Panamera Sport Turismo, concept ibrida che prefigura quella che sarà la "baby" Panamera del futuro. Dopo Parigi, la concept ha fatto passerella a Beverly Hills per il primo servizio fotografico dinamico. Funzionale ed efficiente, la Panamera Sport Turismo delinea quello che sarà il profilo dell'auto sportiva degli anni a venire. Presunti puristi sostengono che il motore classico non morirà mai. Altri invece guardano avanti, e sfornano capolavori come questa vettura, che fa il paio con la 918 Spyder già entrata in produzione. Si può conciliare la passione per le prestazioni con i temi dell'ecologia? Certo, la via da seguire è questa. La Panamera Sport Turismo, unisce le performance tipiche Porsche con la trazione (posteriore) ibrida, in un prodotto confezionato per essere utilizzato tutti i giorni. E' larga 1.990 mm, alta 1.401 mm e lunga 4.950 mm. L'estrema pulizia delle linee è data anche dall'assenza degli specchi retrovisori esterni, sostituiti da due telecamere integrate nelle bocchette dell'aria laterali, che proiettano le immagini sul display del cruscotto. Dovremmo provarla per giudicare la bontà di questa soluzione. Nella parte posteriore, l'ampio portellone è comodo e pratico, e lo spoiler in carbonio ottimizza la deportanza. Bello il nuovo colore blu liquid metal, che sostituisce gli odiati grigi e si abbina perfettamente al verde acido delle pinze freno. I cerchi sono monodado, tipo racing. La scatola della batteria agli ioni di litio in alluminio fresato, è posizionata sotto il pianale del vano bagagli realizzato in vetro elettrocromico che, con la semplice pressione di un tasto, lascia intravedere la fonte energetica illuminata, anch'essa in verde acido. Questa Panamera Sport Turismo ha come massimo picco di potenza 416 CV, abbinando quella del V6 turbo 3.000 di 333 CV e i 70 kW (95 CV) del motore elettrico, che ovviamente non possono

©M. Chiarappa

essere sfruttati appieno simultaneamente. Percorre in modalità elettrica oltre 30 km fino ad una velocità di 130 km/h. I consumi si attestano a 3,5 litri per 100 km, mentre le emissioni di CO2 sono al di sotto degli 82 g/km. L'accelerazione 0 a 100 km/h è in 6 secondi. La modalità di funzionamento pre-impostata del sistema e-hybrid privilegia la guida puramente elettrica, ma il guidatore può scegliere come viaggiare tramite un apposito tasto sul volante. Inoltre selezionando la modalità e-Charge si può aumentare il livello di carica della batteria ad alto voltaggio, utile quando si passa dall'autostrada alle strade di città, perchè consente di usare solo l'alimentazione elettrica a zero emissioni. La batteria agli ioni di litio raffreddata a liquido, può essere ricaricata anche con un cavo in due ore e mezza. Porsche impiega un apparecchio caricabatteria universale (AC) dotato di presa standard, che può essere montato alla parete del garage di casa. Gli interni della Panamera Sport Turismo sono minimalisti. Al posto della classica strumentazione, davanti al guidatore c'è un display. Una pressione sul display a colori a sfioramento attiva il sistema e-hybrid. Come in ogni Porsche, l'avviamento è a sinistra. Tutte le altre regolazioni di sedili, luci, climatizzatore, telecamera posteriore, navigatore, eccetera, si comandano tramite l'altro display touch screen posto nella parte anteriore del tunnel, realizzato con tecnologia black panel. Tramite il telefono cellulare il guidatore può gestire tutte le informazioni principali della vettura utilizzando una App per smartphone. Molto attiva in questi mesi, Porsche ha presentato anche la nuova Cayman, in un colore giallo che scalda i cuori. Inoltre, nello specifico del nostro paese, per muovere le acque stagnanti che fanno annaspare il mondo dell'auto, Porsche Italia ha realizzato una campagna pubblicitaria insolita. Il tema è il sogno, quello che si può realizzare acquistando una Porsche. La campagna, ideata da Oliviero Toscani (che è anche cliente della Casa di Stoccarda), ha un copywriter d'eccezione nel giornalista economico Oscar Giannino, fondatore del movimento "Fermare il Declino". "Il tuo sogno è possibile" rimarca che acquistare un'auto oggi, significa dare una spinta all'economia, contribuire allo sviluppo e, nello stesso tempo, ritornare a sognare. "Con questa campagna intendiamo attirare l'attenzione su un prodotto di eccellenza - dice Pietro Innocenti, Direttore Generale di Porsche Italia - concentrato di tecnologia e design, capace di scatenare emozioni uniche. Siamo consapevoli del periodo economicamente sfavorevole che stiamo vivendo, ma proprio per questo crediamo che continuare ad emozionarsi possa ridare grinta all'economia". La campagna presenta l'auto come "un'emozione razionale" e invita i sognatori a non frenare i loro desideri, a non farsi impaurire dalle tasse.

NOVITA' PRODOTTO E RALLY

PARIGI, BOLOGNA, LOS ANGELES, TRIONFO DEL GIALLO: WE ALL LIVE IN A YELLOW SUBMARINE...

PORSCHE CAYMAN

Svelata in California la nuova Cayman. Aumenta la similitudine con la sorella maggiore 911. Dopo la Carrera e la Boxster, è la terza serie Porsche a essere dotata della nuova carrozzeria in alluminio. Passo più lungo, carreggiata più larga e cerchi maggiorati per questa vettura a motore centrale. Adotta il classico boxer 6 cilindri più potente: 2,7 litri per 275 CV (Cayman) e 3,4 litri da 325 CV (Cayman S). Il lancio sul mercato è previsto il 2 marzo 2013. Il prezzo base in Italia è di 53.075 Euro per la Cayman e di 66.310 Euro per la S.

MERCEDES SLS AMG "BLACK SERIES"

Si ispira al modello da corsa GT3, la SLS AMG "Black Series" ad Ali di gabbiano, con motore V8 6.208 cc da 631 CV con un rapporto peso/potenza di 2,45 kg/CV. Carrozzeria alleggerita, con prese d'aria laterali e sul cofano che migliorano anche il CX, minigonne, spoiler e diffusore posteriore in carbonio. Solo la SLS AMG Coupé Electric Drive con 750 CV, vista a Parigi, è più potente. Il cambio a doppia frizione 7 rapporti montato più in basso, ha l'effetto doppietta automatica in scalata. Freni carboceramici. In commercio da giugno 2013.

RENAULT NUOVA CLIO ENERGY 1.0 TCe

Più lunga e spaziosa, con un frontale aggressivo e una grande presa d'aria. Per ora solo a 5 porte: con le maniglie posteriori nel montante sembra una coupé. Noi scegliamo la versione esposta al Motorshow, Energy 1.0 TCe 90 CV con pack Limited Edition Sport, nel colore giallo race. Grafiche su cofano e tetto con il n. 7 di Raikkonen, cerchi bicolore, nuovo motore 3 cilindri a benzina TCe 900 cc da 90 CV con Stop&Start, per 182 km/h. Prezzo 17.450 Euro più IPT. La sportiva Clio R.S. 200 Edc (Efficient Dual Clutch) arriverà nel corso del 2013.

ABARTH "FUORI SERIE"

Nella "Ville lumière" Abarth ha presentato il suo programma "Fuori Serie". I clienti potranno scegliere i modelli "695" con motore elaborato da 180 CV in due tipologie di personalizzazione: Heritage, con livree dedicate alle vetture da corsa che hanno fatto la storia del marchio, e New Wave ispirate alle supercar di oggi (si pensi alle serie Ferrari e Maserati). Sullo stand a Parigi era esposta la versione 500 "Olio Fiat" ispirata alla Fiat Abarth 131 Mirafiori protagonista nei rally dal 1976 al 1981, nella celebre colorazione giallo-blu.

VOLKSWAGEN MAGGIOLINO CABRIO

Dopo il Maggiolino Cabriolet originale nato nel 1938 e la New Beetle Cabriolet del 2003, il mito si perpetua e sulla via Los Angeles-Bologna, arriva il nuovo Maggiolino Cabrio, tornato al nome italiano. Le sue forme sono state ribilanciate da Walter de Silva, per sfruttare meglio gli ingombri. Come tradizione, capote in tela a comando elettrico, che può essere azionata anche in marcia fino a 50 km/h. Proposta fin dall'inizio con unità motrice 1.200 cc da 105 CV e prezzi a partire da 23.800 Euro, un po' cari. Disponibile da fine febbraio.

PEUGEOT ONYX

Attenzione: i concept Peugeot poi vengono sempre realizzati. Peugeot Onyx è stata la regina delle supersportive a Parigi, e qui il colore giallo declina nell'oro della carrozzeria in rame lucido. Molto bella, bassa e larga, con estrattore posteriore, è una cattiva vera, e sfrutta il know-how accumulato nelle corse dalla 908 HDi. Tanto carbonio ma anche materiali inediti come carta pressata e feltro, per gli interni avveniristici. Trazione integrale Hybrid4 con motore a benzina 1.600 cc da 256 CV ed elettrico da 120 CV, per 376 CV in totale.

VOLKSWAGERN POLO R WRC

Sviluppata da Carlos Sainz, la Polo R WRC 1.6 turbo da 315 CV 4x4, sancisce il ritorno nel Campionato Mondiale Rally da parte del Gruppo VW. Dal Rally di Montecarlo, al volante delle due vetture del Volkswagen Motorsport diretto da Jost Capito, ci saranno Sébastien Ogier-Julien Ingrassia, e Jari-Matti Latvala- Miikka Anttila. Dal Portogallo, correrà una terza Polo per Andreas Mikkelsen-Mikko Markkula. Anche Sainz-Moya potrebbero disputare una corsa. La versione stradale della WRC sarà prodotta in 2.500 esemplari con motore 2 lt. turbo da 220 CV.

HYUNDAI i20 WRC

Tolti i veli all'attesa i20 WRC, che debutterà nella seconda parte del 2013. La sede del team sarà in Germania. Mark Hall, Marketing Director di Hyundai Motor Europe, ha commentato: "L'attività nel WRC obbliga a confrontarsi con le tecnologie più avanzate. Dimostreremo l'eccellenza del know-how Hyundai nella progettazione e nell'affidabilità, e sfrutteremo queste tecnologie nei futuri prodotti di serie". Hyundai ha corso nel Mondiale Rally dal '98 al 2003 con la Accent. La i20 WRC ha motore 1.6 litri turbo, trazione integrale, cambio sequenziale.

PEUGEOT 208 TYPE R5

Presentata a Parigi l'auto da battere nei campionati nazionali rally in tutto il mondo (visto che Citroën partecipa al WRC): la Peugeot 208 Type R5, che rimpiazza la 207 S 2000 e vuole rinverdire i fasti della 205. Trazione integrale, cambio sequenziale a 5 marce, passaruota extralarge. Queste le caratteristiche della 208 Type R5 (vettura gruppo A con prezzo massimo di 180.000 Euro, derivata da un modello di serie prodotto in almeno 25.000 esemplari). Motore 1.6 turbo da 280 CV e livrea Peugeot Sport. Per i gentlemen c'è la versione R2, gruppo N.

OPEL ADAM R2

Opel torna alle corse grazie a un programma internazionale nei rally con la nuova Opel ADAM e a gare in circuito in Germania che vedranno protagonista la nuova Astra OPC. "Queste nuove attività hanno un ruolo importante nel riallineamento strategico dell'azienda; costituiscono un elemento fondamentale del profilo del brand," ha dichiarato Thomas Sedran, Vice President di Opel. Nel 2013 verrà utilizzata una Opel ADAM versione R2 FIA, ovvero gruppo N. Gareggeranno nella "ADAC Opel Rally Cup", nell'ambito della serie "ADAC Rally Masters".

COME BID WITH ME, CON FORMULA CLASSIC

UNA NUOVA INIZIATIVA DELL'AZIENDA BRESCIANA, LEADER NEL MONDO DELLE AUTO D'EPOCA

Formula Classic è un broker di auto d'epoca e ricambi, specializzato in modelli inglesi e svedesi. Nasce nel 1999 da un'idea di Luca Gazzaretti e segue un approcio differente da quello solitamente usato dai cosiddetti "rivenditori di ricambi". Formula Classic crede fermamente nel rigore filologico che deve ispirare il restauro di una vettura. L'auto d'epoca è ormai un "investimento" e come tale, non ammette approssimazione ed errori. Formula Classic mette a disposizione tutta la propria expertise per seguire passo-passo ogni aspetto, da quello storico a quello tecnico. Ecco perché Formula Classic preferisce un approcio "vis-a-vis" con il cliente, per poter far fronte con precisione alle esigenze del fruitore finale del veicolo. Formula Classic organizza anche viaggi "sul posto", in particolare in Inghilterra e Svezia, per la compravendita delle vetture. Sempre all'avanguardia nella definizione di proposte stimolanti nel mondo delle "vintage", ora Fomula Classic lancia un nuovo servizio in collaborazione con il restauratore ed esperto d'auto britannico Max Machu, titolare di Mach-V, e Angie Voluti dell'omonima agenzia di PR: "Come Bid With Me". Si tratta di una nuova iniziativa anglo-italiana che avvicina gli appassionati italiani al mondo delle aste di auto d'epoca in Inghilterra. Infatti è dedicato a coloro che vogliono partecipare ad aste di veicoli storici in GranBretagna, con la formula del pacchetto completo. Ideato pensando soprattutto ai non addetti ai lavori, a coloro che vogliono un'auto speciale, ma non desiderano seguire in prima persona tutta la trafila per organizzare il viaggio e poi eventualmente formalizzare l'acquisto, il trasporto e magari il restauro del mezzo. Organizzato esclusivamente con staff composto da esperti italiani ed inglesi, "Come Bid With Me" prende per mano il cliente e lo guida attraverso il mondo affascinante, ma complesso, delle case d'asta inglesi. Formula Classic, offre tutti gli elementi necessari per rendere l'esperienza non soltanto positiva e proficua, ma anche divertente ed "educativa". "Come Bid With Me" organizza viaggio, hotel, trasporto privato e un seminario per dare una "panoramica" sull'arte di comprare ad un'asta, oltre a consigli e supporto pratico, ad esempio sul funzionamento dei sistemi di pagamento in un'asta. Si comincia dunque, con un approccio pre-asta, fornendo tutte le informazioni sui trend più significativi del momento e una descrizione delle vetture di maggior interesse proposte in quella determinata occasione. "Come Bid With Me" non si ferma qui: infatti è possibile far trasportare direttamente l'auto in Italia, oppure - se necessario - farla restaurare da specialisti in Inghilterra. "Come Bid With Me" e' stato creato per chi desidera un certo tipo di vettura d'epoca e non vuole sbagliare; per quegli appassionati che vogliono vivere l'esperienza della partecipazione ad un'asta senza stress o problemi: "Ci occupiamo di tutto noi" - dichiara Luca Gazzaretti di Formula Classic - "E' un' opportunità unica per chi vuole fare un affare e andare a un'asta britannica per imparare, ma anche per divertirsi". "Ci aspettiamo un incremento di interesse e di vendite tra Italia e Gran Bretagna" - gli fa eco Max Machu, di Mach-V. Formula Classic, ha piani di espansione ambiziosi a livello internazionale, per visitare aste in altri paesi europei e negli Stati Uniti, sempre con pacchetti organizzati, L'azienda ha sede a Lonato del Garda, Brescia. Per informazioni: tel. 0305052729, info@formulaclassic.it, www.formulaclassic.it. E' distributore ufficiali Minilite cerchi, Hanhart cronometri e Morris Lubricants.

P57139 MI

UNIQUES SPECIAL ONES PRENDE IL VOLO E VA ALL'ESTERO

L'ALFA ROMEO 6C 2500 SS COUPE' DI CORRADO LOPRESTO, BEST OF SHOW

Dopo tre anni unici a Firenze, uniques special ones asseconda la sua internazionalità: Montecarlo, St. Moritz, San Pietroburgo, le opzioni per il 2013. Sarà per questo che Bill Clinton, che di politica estera se ne intende, nel breve soggiorno a Palazzo, Conventino e Giardino della Gherardesca, Four Seasons Hotel, ha lodato l'evento, specie quando ha saputo che erano esposte la Ford Mustang GT del '68, e l'Aston Martin DB2 1953 del pari ex-presidente Gerald Ford. Tra le chicche, l'Alfa Romeo 6C 2300 Pescara Sport Spider 1935 Carrozzeria Touring, ex-Benito Mussolini, che ne fu proprietario fino al '39; nel '36, partecipò alla Mille Miglia guidata dall'autista di fiducia Ercole Boratto, 3° di categoria. Il Duce aveva due 6C 2300: la spider, vettura personale, e una berlina di rappresentanza. La Jaguar XK 120 del 1949 che fu dell'attore Clark Gable, è stata ritrovata a Dallas cinque anni fa. Magnifica la Ferrari 250 GT Europa del '55, mai restaurata e con soli 14.000 km: Enzo Ferrari disse all'appassionato che la prese nel '66, che un giorno quell'auto avrebbe raggiunto un grande valore, allora lui la tenne chiusa con una catena in garage. La Bugatti T40 Gangloff del '27 è stata ritrovata pochi mesi fa in una rimessa pericolante in Francia, tenuta lì per oltre mezzo secolo da una signora di 80 anni: lei l'aveva ricevuta in regalo dal padre nel 1952 in occasione del 20° compleanno. La regina di questa edizione è stata però l'Alfa Romeo 6C 2500 SS coupé carrozzata Pinin Farina del 1949: questa coupé venne ordinata da una famiglia nobile siciliana che la tenne fino al '61, quando venne esportata in Inghilterra. Nel 1975 andò negli USA e nel 2000 venne reimportata in Italia. Nei pressi dello stand Cuervo y Sobrinos, una vasta area è stata dedicata alla Carrozzeria Bertone.

collaboration by
LET'S PLAY
VWs
FLAT4
TOKYO JAPAN
SPARKARTE
KdF-WAGEN
Dein
KdF-Wagen
LET'S PLAY
BEETLES
16. June
- 2. Sept
取扱説明書
SEDAN & CONVERTIBLE

L'AUTO PIU' POPOLARE AL MONDO: LET'S PLAY BEETLES

SEI ESEMPLARI SPECIALI RACCONTANO LA STORIA DI UN MODELLO SENZA TEMPO

Foto Hiramatsu

La Galleria Auto Luce di Nagoya ha dedicato una retrospettiva al Maggiolino VW, l'auto del popolo, voluta da Adolf Hitler alla vigilia della II GM. Detiene il record di vettura più longeva, prodotta per 65 anni dal '38 al 2003, ed è stata la più venduta al mondo, con 21.529.464 esemplari. Nel '33 il Fuhrer aveva dato direttive precise: voleva un'auto per 5 persone, veloce 100 km/h, capace di 100 km con 7 litri di carburante: prezzo 1.000 marchi. L'incarico venne affidato a Ferdinand Porsche, che vinse la concorrenza Mercedes, e scelse una forma simile a quella della Tatra V570, azienda cecoslovacca che sia lui che Hitler avevano visitato, incontrando più volte il capo-progettista Hans Ledwinka. Il motore pensato da Porsche è il boxer 4 cilindri 985 cm³ e 23,5 cc. Nel 1936 presenta i primi tre prototipi: una vettura chiusa, una con tetto apribile e una cabrio, in ferro e legno. Nel '38 nasce la Volkswagen KdF-Wagen, Kraft durch Freude Wagen, l'auto del popolo, con sede a Wolfsburg. All'inizio degli anni '50 VW comincia a vendere il Maggiolino fuori Europa. E' un successo mondiale. Il 1 agosto 1967 l'auto viene ribattezzata Käfer. Nel 1978 cessa di essere costruita in Germania, ma si continua in Messico, fino al 30 luglio 2003. Poi sempre qui comincerà la produzione del New Beetle. Questi sei pezzi appartengono alla collezione Flat4 (www.flat4.co.jp), con la collaborazione della rivista " Let's play VWs". VW Tipo-82e "KDF" (1943): veicolo militare del 24 maggio '43, prodotto fino alla fine della guerra. Visti gli scopi, ha un'altezza da terra alta e non ha cromature. Hebmüller "Klassisches Perf" (1949 : cabriolet nera due posti secchi. Primo prototipo nel dicembre '48, in produzione dal '49 al febbraio '53. Prodotta in 696 unità, inclusi i 4 prototipi. Ne restano 90 in tutto il mondo.Karmann TIPO-1 Cabriolet (1950): questa Type-15 di Karmann è una cabrio 4 posti, nera e avorio, con le stesse dimensioni della berlina, finestrini posteriori e feritoie sul cofano motore per dissipare il calore. Prodotta dal '49. Dannenhauer & Strauss "D & S" (1953): vettura che ricorda la Porsche 356, prodotta su telaio Maggiolino a partire dal '50, sembra tra 80-130 pezzi, dei quali ne rimarrebbero una dozzina. Rometsch Cabriolet (1956): questa carrozzeria berlinese, specializzatasi poi in Maggiolino taxi a 4 porte con passo allungato, nel '51 sul telaio normale realizzò una cabrio di lusso due posti. VW TIPO-1 "Ferro Battuto" (1970): un'opera d'arte realizzata in fili di acciaio. E' molto celebre e comparve nel '68 in Messico per la cerimonia dei giochi olimpici. Nel '70 ne vennero prodotti 20 pezzi e la foto messa sul depliant. Esposti anche rari documenti degli anni '40 e modellini. Film come "Un Maggiolino tutto matto", confermano la popolarità di quest'automobile.

Auto Galleria Luce
Oriental Building Gokuraku NORTH 2F
1-5 Gokuraku Meito-KU Nagoya-shi,
Aichi 465-0053 Japan
Tel +81-52-705-6789 - Fax +81-52-705-0789
info@luce-nagoya.jp www.luce-nagoya.jp

EVER MONACO-ECO LUXURY TOUR: ECCO LA FORMULA E

All'interno dell'EVER Monaco, Salone dei veicoli ecologici e delle energie rinnovabili, si è svolto l' Eco Luxury Tour, evento che ha portato sette vetture elettriche e ibride a seguire un itinerario lungo le vie del Principato, arrivando fino a Palazzo per l'incontro con S.A.S. Il Principe Alberto II, noto sostenitore dello sviluppo delle automobili ecologiche. I modelli erano i seguenti: NISSAN Leaf Nismo RC, VENTURI Volage, PROTOSCAR Lampo, EXAGON e-GT, PORSCHE Panamera hybride, FISKER Karma e FORMULEC SEGULA EF01, sopra in foto alla curva del Loews, guidata da Jonathan Cochet. E' da questa vettura che nasce il FIA Formula E Championship, che disputerà un GP a Roma nel 2014. EVER MONACO 2013, si terrà dal 27 al 30 marzo al Forum Grimaldi.

FRED LAJOUX CON LA MCA W12 GT

Pilota esperto di auto ecologiche e organizzatore di eventi di successo, Fred Lajoux ha debuttato con la Montecarlo Automobile W12 GT a GPL, messa a punto dalla BRC, nella gara di Monza dell'Open GT in coppia con F.M. Ballabio. E' stato portato avanti lo sviluppo in un contesto racing estremo, contro avversari con motori più potenti.

L'ECO CHARITY ROUND A MONACO

Da monegasco a monegasco. Fulvio Maria Ballabio ha fatto transitare da Montecarlo una tappa dell'Eco Charity Round, con un'Alfa Romeo GTV ecologica a GPL. Non poteva mancare una foto a fianco del busto di Louis Chiron, noto pilota di Monaco degli anni '50, che conobbe il nonno di Ballabio ai tempi della Carrozzeria Castagna.

IL TOP MARQUES COMPIE 10 ANNI

Top Marques, dal 18 al 21 aprile 2013, festeggia il suo 10° anniversario. E' stato il primo salone dedicato alle supercar, offrendo la possibilità di poterle provare sulle strade del Principato. Ospita sia anteprime mondiali di grandi case, sia marchi che producono solo su commissione, come ad esempio l'olandese ISIS, nella foto.

TICINO MOTORI

NUMERO 01 GENNAIO - FEBBRAIO 2013

UNA PASSIONE VERA DA SALVAGUARDARE

Il Canton Ticino è ricco di risorse: paesaggistiche, artistiche, culturali, umane, economiche. E' una regione di eccellenza e i suoi abitanti, in ogni cosa che fanno, mettono impegno e passione. Proprio fra le passioni ce n'è una più viva che mai: quella dei motori. Vi ricordate dell'Esposauto? E dei ticinesi in Formula Uno: Silvio Moser, Loris Kessel, Clay Regazzoni, Andrea Chiesa? Ebbene, oggi ci sono tanti piloti locali vincenti con altri tipi di monoposto, vetture GT, auto da rally. Esistono molte associazioni e scuderie che organizzano manifestazioni per modelli di serie e veicoli storici, anche da competizione. Nel 2012 solo a Lugano si sono svolti l'Ecorally, il Revival Rally Internazionale, l'Auto Nassa, il Nassa Boat Show e Car in Show, l'Historic Sports Car Club, il Rally Ronde del Ticino, la tappa del Louis Chevrolet Event. Senza dimenticare l'inaugurazione della splendida Memorial Room Clay Regazzoni. Poi se guardiamo ad altre realtà, non possiamo fare a meno di parlare dello Sportscarday ad Ascona o dello Slalom di Ambrì, eccetera, eccetera. In campo industriale, diverse aziende ticinesi operano nel campo delle auto ecologiche. Quindi c'è davvero tanta carne al fuoco, per una passione pura, a 360 gradi! Per questo abbiamo pensato di rendere disponibile la rivista KERB MOTORI anche in Canton Ticino, tramite abbonamento e una distribuzione mirata con alcuni partner. Infatti le pubblicazioni elvetiche specializzate sono tutte in lingua tedesca, o al massimo francese. A parte le pagine che i quotidiani e i settimanali d'informazione dedicano alle prove dei nuovi modelli e allo sport, non esistono riviste specializzate in italiano con uno spazio fisso dedicato al Canton Ticino. Una volta usciva l'Eco dello Sport, ora neanche quello. KERB MOTORI vuole coprire questa lacuna: non solo con questa pagina, ma anche con altri articoli che appariranno nei prossimi numeri all'interno della rivista e parleranno di uomini, luoghi, marchi, protagonisti nel panorama motoristico ticinese. Non solo: infatti ci riserviamo qualche puntatina fuori Cantone, per seguire quegli avvenimenti speciali, i raduni e le esposizioni, che sempre più numerosi vengono organizzati nella Confederazione.

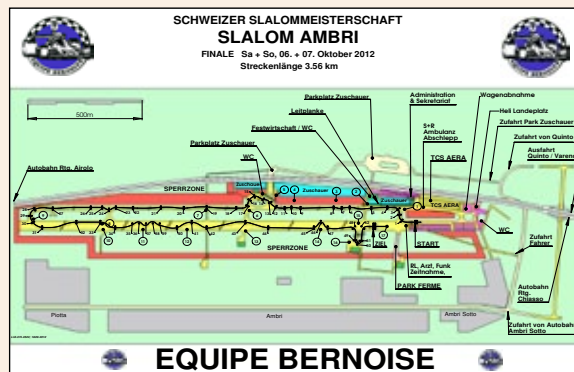
PILOTI TICINESI PROTAGONISTI

ALEX FONTANA NEL SEGNO DI CLAY: IN GP3 PUNTANDO ALLA FORMULA 1

Il suo casco è un omaggio a quello di Tom Price; è testimonial della Clay Regazzoni Room, in qualità di pilota della Ferrari F40 appartenuta a Clay - di cui era tifoso - durante eventi e raduni; è stato protagonista in F.2 con una Williams JPH1B a motore Audi 1.8 turbo; ha guidato anche una Ligier. Ebbene, ci sono così tanti richiami alla formula uno di una volta in Alex Fontana, che meriterebbe proprio di arrivarci. Altre particolarità la passione per la Mazda RX8 con motore Wankel; la doppia nazionalità svizzera e greca; le due doti che lo hanno portato a vincere l'European F.3 Open nel 2011 e una gara di F.2 in Ungheria nel 2012, oltre a due terzi posti a Silverstone. Ora è pronto a debuttare in GP3, categoria trampolino di lancio per la F.1, visto che corre nell'ambito degli stessi week-end, con la nuova Dallara spinta dal motore AER da 400 CV. I test in Spagna e Portogallo, affrontati con il team svizzero Jenzer Motorsport, sono stati positivi, sempre in top 10, lavorando bene per sfruttare al meglio le gomme Pirelli.

GABRIELE GARDEL: IN GT DAL TRIDENTE AL GIAGUARO

Gabriele Gardel non conosce soste. Quando non è in giro per il mondo per gare GT, magari va a disputare il Rally di Lugano con la Subaru Impreza WRX. Oppure collauda la Protoscar ecologica, o personalizza la sua nuova moto custom. Se volete trovarlo, provate presso la sua postazione di comando come imprenditore, al Garage Sonvico. Nel 2011 è giunto 1° nella categoria GTE alla 24 Ore di Le Mans e nell'Intercontinental Le Mans Cup con la Corvette. In entrambi i contesti aveva già vinto nel 2010 la classe GT1 con la Saleen. Nel 2006 si era imposto sempre nella GT1 della LMES con l'Aston Martin, mentre nel 2005 ha conquistato il titolo FIA GT, dove era giunto 2° l'anno prima con la Ferrari 550. Quest'anno ha sviluppato simultaneamente due vetture: la Maserati GranTurismo GT3 dello Swiss Team e la Jaguar XK GT3 di Emil Frey. Con la prima ha corso nell'Open GT e nella serie GT Sprint , dov' è stata ottenuta una vittoria a Vellelunga; con l'altra la 24 Ore di Spa. E' con quest'ultima che concentrerà la sua attività agonistica nel 2013.

Slalom Ambrì

Lo Slalom di Ambrì rimane una tappa fissa del calendario agonistico elvetico. Gli appassionati considerano l'ex-aeroporto militare come l'autodromo del Ticino, con un tracciato lungo 3.56 km allestito ad hoc. Una volta si organizzavano slalom anche a Lugano, Ascona e Lodrino. Ora grazie all'Equipe Bernoise, continua la tradizione di Ambrì. Anche KERB MOTORI vi ha partecipato nel 1998 con un Alfa Romeo 155 V6.

IL FERRARI CLUB VEDANO FESTEGGIA IL SUO 45° ANNIVERSARIO

UN OROLOGIO COMMEMORATIVO E LE INIZIATIVE DEGLI AMICI DELL'AUTODROMO PER IL 90° MONZESE

Il Ferrari Club Vedano al Lambro ha compiuto 45 anni in concomitanza con il 90° genetliaco del circuito di Monza. Festa doppia quindi, celebrata nel migliore dei modi. Nel paese collocato alle porte dell'Autodromo, dove la domenica oltre al suono delle campane, la musica di sottofondo è quella dei motori, era inevitabile che nascesse un Club per appassionati: il primo nel mondo dedicato alla Scuderia di Maranello. Correva l'anno 1967 stagione dei duelli fra Ferrari e Ford nel Mondiale Prototipi. In occasione della "1000 km" il giorno delle prove apparve il primo striscione con la scritta Ferrari Club Vedano al Lambro. La trovata, inusuale per quei tempi, incuriosì, e grazie a Laura Ferrari - moglie del Commendatore, Lorenzo Bandini e Mike Parkes incontrarono i soci. Numerosi gli iscritti e le trasferte all'estero. Ad animare le serate del Club ci pensarono i monzesi fratelli Brambilla, piloti di fama internazionale e soci pure loro. Da qui l'idea di istituire poi il Memorial Vittorio Brambilla, alla sua XII edizione, consegnato dai figli Carlo e Roberto a Ezio Zermiani. Il club organizza anche l'Expo Racing Cars: al suo ottavo anno, ha visto esposte pregiate Ferrari F.1, March-Alfa Romeo F.Indy di Dydo Monguzzi, Ferrari 333 SP, Alfa Romeo 33 SC 12 Turbo, Fiat 131 Abarth Alitalia, Lancia 037 Martini, Maserati 150S. Vedano al Lambro "caput mundi" dei motori, dunque, visto che in occasione del G.P. di F.1, l'Associazione Amici dell'Autodromo e del Parco aveva esposto la stupenda Ferrari di F.Indy disegnata da Gustav Brunner e mai utilizzata. Per il 90° anniversario della pista, sempre l'ASAAP e il MAMS (Monza Auto Moto Storiche) hanno rievocato con moto e auto, le griglie di partenza del Gran Premio delle Nazioni dell'8 settembre e del Gran Premio d'Italia del 10 settembre 1922. La prima gara si disputò comunque il 3 settembre: il Gran Premio Vetturette vinto da Pietro Bordino su Fiat 501 modello corsa. L'Autodromo e la Maison d'Orologerie Paul Picot, hanno celebrato la ricorrenza con il nuovo "Le Technograph Monza", omaggio alla leggenda di Monza abbinata all'alta tecnologia svizzera di settore, dopo il successo del "Le Cronograph Monza del 1998". L'orologio è distribuito da NEW ERA srl.

©A. Cittadini

Gaulden Memories

MODENA, GARY LAUGHLIN E IL PROGETTO CORVETTE SCAGLIETTI

Testo e foto di Graham Gauld

Questa storia ebbe luogo cinquant'anni fa, durante una delle mie prime visite a Modena e alla Ferrari, in Viale Trento e Trieste, per incontrare la segretaria di Enzo Ferrari e il direttore sportivo Romolo Tavoni. Quello era l'indirizzo della Scuderia Ferrari, prima del trasferimento a Maranello, ed era il luogo dove i visitatori e i potenziali compratori erano accolti. Sul retro c'era un'area dove le auto clienti e quelle incidentate erano custodite, e mi ricordo che vidi la Ferrari Monza che l'americano Bob Said aveva incidentato a Sebring nove mesi prima. Non era stata ancora toccata, ed era ricoperta di polvere! La porta si aprì ed uscì un elegante giovane americano in blazer e pantaloni coordinati. Fu la prima volta che incontrai Gary Laughlin, industriale petrolifero texano. Mi spiegò che era a Modena perché aveva intenzione di comprare una Ferrari o una Maserati. Non sapevo chi fosse fino a quel momento, ma mi ricordai di averlo visto l'anno prima al Gran Premio di Modena del 1957, in circostanze davvero drammatiche. Laughlin conosceva Juan Manuel Fangio; il pilota argentino decise con sua moglie Andreina di raggiungere Modena guidando la sua Lancia Aurelia, per poi prendere parte alla corsa con la nuova Maserati V12. Invitarono Laughlin a fare il viaggio con loro e quello che successe in seguito, diede vita a una storia che fece il giro del mondo. Sulla via Emilia, Fangio stava apprestandosi a sorpassare un camion, quando l'autista di spostò di colpo tagliandogli la strada. Fangio frenò di colpo, ma non c'era abbastanza spazio per passare, buttò l'auto verso l'esterno, ma inevitabilmente toccò la parte posteriore del camion andando in testacoda. Entrambe le porte si aprirono, Fangio e la moglie furono sbalzati fuori, mentre Laughlin rimase impietrito sul sedile posteriore mentre l'auto si capovolgeva sull'asfalto. Fangio e signora non si fecero molto male fortunatamente, mentre Laughlin emerse dai rottami malconcio. L'autista del camion si fermò e quando Fangio s'incamminò verso di lui, scoppiò immediatamente a piangere nel realizzare quello che aveva combinato e col timore di quello che avrebbe detto la polizia. Tuttavia quando gli agenti arrivarono, fu Fangio che parlò loro cercando di minimizzare l'accaduto, con un gesto da gran signore qual'era. Nel frattempo in circuito si sparse la voce che era rimasto vittima di un serio incidente stradale, e temevamo il peggio. Immaginate la nostra sorpresa quando lo vedemmo l'indomani mattina arrivare in pista, con il braccio bendato. Ovviamente non disputò la corsa. Nel frattempo Gary Laughlin si stava riprendendo da un'esperienza che non avrebbe mai potuto dimenticare. Ora, un anno dopo e a pochi giorni di distanza dall'incontro in Ferrari, mi vidi di nuovo con Gary a Modena, ma questa volta con l'ingegner Giulio Alfieri e il collaudatore e capo meccanico Guerrino Bertocchi. Una delle nuove 3500GT, la prima Maserati stradale di serie su vasta scala, era lì ad aspettare Gary, per essere guidata da lui ed eventualmente acquistata. Lui e Bertocchi mi invitarono ad unirmi a loro a bordo dell'auto. Prima Bertocchi e poi Laughlin guidarono la vettura, mentre io rimanevo raggomitolato dietro. Appena arrivammo sul rettilineo che porta verso il cancello sulla via Emilia, sentimmo il rumore di una Ferrari, e vedemmo Olivier Gendebien superarci a bordo della Ferrari Dino da gran premio. E' proprio questo che mi porterà spesso a Modena. Potevi sederti al muretto dei box, e metterti in attesa di vedere sfilare di volta in volta piloti in procinto di testare qualche novità. E Gary Laughlin? Beh, non comprò la Maserati ma una Ferrari 250GT Cabriolet che fu trasformata in California Spyder. Ci tenemmo in contatto per corrispondenza e sei mesi dopo mi scrisse che aveva venduto la Ferrari "…perché ogni volta che mi affacciavo alla finestra e la vedevo, mi sembrava semplicemente una Ford Thinderbird come molte altre!". Ad ogni modo non fu l'unica Ferrari che possedette, dal momento che contattò Luigi Chinetti a New York per ordinare una Ferrari Testa Rossa sport da corsa per

correre nel 1959. Il numero di telaio della macchina era 0748TR, originariamente acquistata da Gottfried Koechert di Vienna, in Austria. Koechertt vinse la sua prima corsa con quell'auto, e in quella successiva al Nürbrugring scelse Erwin Bauer come membro dell'equipaggio. Bauer era un pilota di successo con le sport e aveva disputato il GP di Germania di F.1 con la sua Veritas RS nel 1953. Guidò lui negli ultimi giri lungo il tracciato dell' "Inferno verde", come lo definirà in seguito Stewart, e concluse la corsa in 10° posizione. Purtroppo non vide la bandiera a scacchi, non si è mai capito per quale motivo, e continuò a correre lungo il circuito fino a quando, nel superare una vettura più lenta, non uscì di pista finendo contro gli alberi e trovando la morte. La vettura non si danneggiò irreparabilmente; fu restituita a Maranello dove la comprò Chinetti, che la fece aggiornare nelle specifiche TR59 e la cedette a Laughlin. Gary la usò in Texas fino a quando non ruppe l'albero motore. Ne comprò un altro a Maranello in occasione di un viaggio d'affari a Milano. Il ricambio gli costò 350 dollari, mentre se l'avesse ordinato dagli Stati Uniti gli sarebbe costato ben 1.200! Questa cosa lo fece riflettere. Nel 1959 con due amici piloti texani, Carroll Shelby e Jim Hall (due miti dell'automobilismo) decise che avrebbero costruito la propria granturismo usando il telaio e la meccanica di una Chevrolet Corvette, dal momento che Laughlin era concessionario Chevrolet. Inoltre, in caso di rotture, un albero motore sarebbe costato solo 54 dollari: un risparmio notevole rispetto a una Ferrari. Si misero d'accordo sulla costruzione di tre prototipi, uno ciascuno, per poi valutare se produrne altre. Fu Laughlin che suggerì di dare alle vetture un tocco finale: incaricare Sergio Scaglietti di costruire la carrozzeria in alluminio, simile a quella della Ferrari 250GT Tour de France. Tramite il giornalista e fotografo Peter Coltrin, diede a Scaglietti mano libera sullo stile dell'auto, ma insistette nel fatto che la griglia frontale dovesse restare quella della Corvette, tipo bocca di squalo, ovale con i "denti" verticali. In questo avrebbero abbinato l'eccezionale aspetto estetico di una Ferrari e l'economicità e la robustezza di una Corvette. Tramite Ed Cole, general manager Chevrolet, tre telai furono inviati a Modena, ma passarono 18 mesi prima che l'auto di Laughlin venisse completata. Scaglietti non voleva irritare Enzo Ferrari, che era il suo miglior cliente. Le altre due Corvette furono spedite negli Stati Uniti dotate di carrozzeria, ma non completamente finite in ogni dettaglio. Ad ogni modo la vettura completa faceva perdere 181 kg. alla Corvette di serie, e catturò subito l'attenzione delle riviste Car Life e Road & Track nel marzo '61. Sfortunatamente il management della General Motors, al quale i tre soci avevano sottoposto l'iniziativa, decise di non dar seguito al progetto, nonostante l'entusiastica presentazione di Carroll Shelby. Quindi Laughlin perse interesse nel progetto e cedette subito la sua vettura, telaio J59S102405 di colore rosso senza prese d'aria, l'unica a conservare ancor oggi la griglia originale Corvette. La comprò Fred Gifford, che la tenne per 25 anni riverniciata color argento, e ci fece 27.000 miglia. Passò a Chuck Brahms che la restaurò completamente da Paul Russell and Company. Poi sembra sia stata messa in vendita dalla collezione Blackhawk e spedita in Giappone. Nel 2009 a Pebble Beach andò all'asta da Gooding & Company, ma non fu assegnata. La sua quotazione va dai 600.000 agli 800.000 dollari. La seconda quella blu, era la ex-Jim Hall. Ha ricevuto un premio nel Concorso di Amelia Island 2012 e ora appartiene a J.W. "Bill" Marriott, Jr. di Washington, DC, dopo esser stata in Francia nella collezione di Patrick Getriede. Questa e la terza auto non hanno la griglia originale ma una simil Ferrari, oltre a prese d'aria sul cofano e laterali, cromate sull'esemplare blu. La terza vettura era quella originariamente assegnata a Carroll Shelby, ma visto che non aveva più i soldi per ritirarla, d'accordo con i soci venne subito messa in vendita. E' l'unica che porta il logo Scaglietti sul cofano ed è sempre stata in America, prima con Barry Watkins poi con Mike McCafferty, che dopo aver venduto la sua azienda di software comprò quest'auto e la mise nel suo hangar con il suo aereo, a fianco del suo letto: sì, l'hangar era anche la sua casa e il suo studio. Nel 2000 quest'ultimo la cedetta al museo Petersen di Los Angeles. Tornando a Gary Laughlin, continuò a correre con la Testa Rossa TR59 fino al 1961, quando la diede all'amico texano Alan Connell. Oggi la sport è ancora in USA e appartiene a Ed Davies che ci corre in gare per vetture d'epoca, e che ha disputato nel 2012 il GP de Monaco Historique con un'Alfa Romeo Monza.

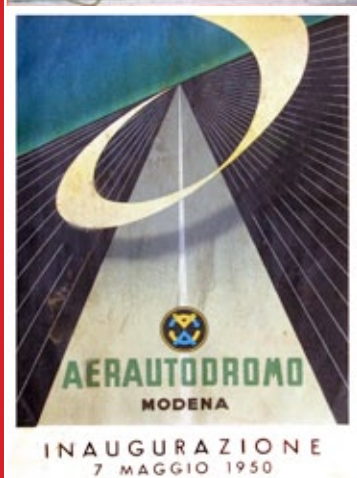
Nelle foto: A sinistra, Juan Manuel Fangio mostra all'ing. Alfieri il braccio infortunato dopo l'incidente stradale. Olivier Gendebien con la Ferrari Dino, sorpassa la Maserati 3500GT all'Autodrono di Modena. A destra, la nuova Maserati 3500GT in fabbrica, pronta per essere provata da Guerrino Bertocchi, davanti a Gary Laughlin e all'ing. Giulio Alfieri. Laughlin, un giovane Gauld e l'ing. Alfieri. Laughlin in azione con la Testa Rossa nei colori americani, bianco con strisce blu. Le tre Corvette Scaglietti.

60 ANNI TRA PILOTI E TORTELLINI

LA COLLEZIONE DI MANIFESTI DI LAURO MALAVOLTI

Lauro Malavolti a Modena e nel mondo del collezionismo rappresenta un'istituzione. Già noto ristoratore, vanta una collezione di manifesti a tema motoristico davvero unica. Nel 2006 gli chiesi di preparare un menù in occasione del lancio della Maserati Quattroporte Sport GT a Modena, in Accadenia Militare, per la cena di gala con ospiti e giornalisti. Non un menù normale però, ma uno da intenditori, con i piatti preferiti dei piloti che hanno corso con le Maserati. Lauro superò se stesso, e il risultato lo vedete nella pagina a fianco. Definisce la sua collezione "La carta ruggente" perché ha raccolto in oltre mezzo secolo di carriera, frammenti gloriosi che raccontano l'epopea delle competizioni. Lauro iniziò all'età di 13 anni il suo primo lavoro come cameriere, al ristorante Cantoni di Modena in via Emilia Est (ponte Pradella), zona strategica, perché situata tra la Scuderia Ferrari in via Trento Trieste e, a 600 metri, le Officine Maserati in Viale Ciro Menotti 322. Per questo motivo Cantoni era frequentato da personaggi dell'automobilismo mondiale: allora Modena (dopo Monza, ovviamente, ndr) era già definita la capitale mondiale dell'auto. Il primo giorno di lavoro Lauro servì Enzo Ferrari, ma fu solo alla fine della cena, che capì chi era, e fu una grande emozione. Enzo Ferrari aveva l'usanza di cenarvi, perché a mezzogiorno pranzava a Maranello. Di solito ci andava con la moglie Laura, accompagnati dall'autista Peppino: il commendatore amava spesso mangiare con i amici, collaboratori e piloti. I primi piloti che Lauro ha frequentato sono stati Luis Chiron, Piero Taruffi, Juan Manuel Fangio, Froilan Gonzales. Oltre a Ferrari, ha conosciuto anche il commendatore Adolfo Orsi e il figlio Omer, proprietari della Maserati, e Mimmo Dei - Presidente della Scuderia Centro-Sud - inesauribile fucina di talenti. Questa scuderia aveva sede a Modena di fronte all'entrata dell'aerautodromo. Conobbe anche Vittorio Stanguellini, Alejardo de Tomaso, Martino Severi e Guerrino Bertocchi (due grandi collaudatori: uno Ferrari, l'altro Maserati), poi l'ing. Giulio Alfieri.La sua collezione ebbe inizio tra il '57 e il '59 quando il pilota Giorgio Scarlatti, invece di lasciargli le mance gli portava i poster delle gare alle quali partecipava. Cosi fecero anche altri campioni: Behrà, Collins, Phil Hill, Fangio, che gli porto quello di Cuba 1957 (si veda KERB MOTORI n. 2). Poi Bandini, Surtees, Ickx, Scarfiotti, i fratelli Rodriguez, Moss, Villoresi, Vaccarella, Govoni, Boffa, Parkes, Ginther e tanti altri driver di ogni epoca.Il lunedì e il martedì tantissimi conduttori privati venivano provare a Modena, dopo aver corso la domenica, per fare la messa a punto delle loro vetture. Poi andavano a mangiare da Lauro e lasciavano le loro auto sopra i carrelli davanti al ristorante: sembrava di essere ai box. Lauro ha lavorato al ristorante Cantoni fino al 1970 poi ha cominciato una

©A. Cittadini

nuova avventura: si è messo in proprio, e ha acquistato una piccola trattoria in viale Ciro Menotti, angolo via Usiglio. Qui ha arredato le pareti con i manifesti dei G.P. e le fotografie dei piloti. Fangio gli diceva che il locale era troppo piccolo per esporre i manifesti... e più avanti Lauro lo accontenterà cambiando sede. A ogni pilota Lauro chiedeva una dedica che valorizzasse i poster.I manifesti di quegl'anni erano molto belli: le organizzazioni dei vari autodromi commissionavano ad artisti famosi, i disegni per pubblicizzare gli eventi. Queste immagini ritraevano spesso duelli tra campioni e reali episodi di gara. Nella prima trattoria di Lauro, nel 1986 si tenne una serata d'eccezione: quella del 20° anniversario della Lamborghini Miura, organizzata dal Lamborghini Club France. Quella sera l'ospite d'onore fu proprio Ferruccio Lamborghini e venne stampato un manifesto dell'evento.Nel 1989 Lauro si spostò un po' più in là, sempre in viale Ciro Menotti. Ribattezzata la "strada dei motori", perché sede della Maserati, prosecuzione di via Trento Trieste dov'è nata la Ferrari, percorso per arrivare dove nacque la Scuderia de Tomaso all'inizio di via Albareto, e infine viatico per proseguire in direzione della Lamborghini, a Sant'Agata. Nel nuovo locale Lauro espose circa 300 manifesti e tante foto dello storico aerautodromo di Modena, scattate dall'indimenticato giornalista e fotografo americano Peter Coltrin. Inoltre grazie a Don Sergio Mantovani, che la ebbe in dono da Giulio De Angelis, espose anche la Chevron-Toyota di F.3 con la quale il compianto Elio vinse il G.P. di Montecarlo di F3. Vennero esposte anche la Ferrari numero 27 di Michele Alboreto e la Lambo F.1 di Mauro Forghieri. I suoi clienti definivano il ristorante un museo di automobilia. E in effetti all'ingresso del locale stava in bella mostra una tabella di ferro che lo identificava come trattoria ritrovo di "SPORTIVI RUGGENTI E BUONGUSTAI". Tra i piloti più assidui, René Arnoux, con cui è nata una bella amicizia, il grande e sfortunato Michele Alboreto, Pironi, Villeneuve, Scheckter, Martini, David Piper, Maria Teresa De Filippis, e tanti altri. Tra di loro, un ricordo speciale Lauro lo riserva a un personaggio che ha fatto grande la Ferrari: Luigi Chinetti SR. Importatore del marchio del Cavallino negli Stati Uniti e anche corridore vittorioso a Le Mans. Quando il 17 luglio 1991 festeggiò il traguardo del 90° compleanno con amici nel suo ristorante, la Ferrari gli dedicò una medaglia e un menù particolare. Dal '96 al 2000 Lauro ha creato e curato la pubblicazione "Il Menù dei Motori", dedicato alle realta motoristiche della zona. Sono ormai 12 anni che non ha più il ristorante ed è andato in pensione, ma a volte gli viene la nostalgia, specie quando incontra i vecchi piloti. Lo si incontra ancora a Monza e Montecarlo, dove accompagna gli amici a vedere i G.P., visto che grazie alle sue conoscenze riesce sempre a trovare i posti migliori. Ora il suo tempo lo dedica alla ricerca dei poster mancanti alla sua collezione e ad altri cimeli, e gli capita di collaborare a mostre come quella appena terminata al Foro Boario di Modena dedicata a Gilles. Villeneuve. *(a. citt.)*

JAN LAMMERS: A VOLTE RITORNANO

E' IL PILOTA CHE HA GUIDATO PIU' FORMULA UNO DI TUTTI

di Andrea Cittadini – Foto HCMedia e vari

Nel 1992 a Suzuka, in Giappone, gli appassionati di F.1 avranno fatto un balzo sulla sedia nel vedere comparire il nome di Jan Lammers sullo schieramento di un gran premio. Ben tredici anni dopo il suo debutto, in Argentina nel 1979! Lammers ha disputato 41 G.P. con monoposto obsolete, frutto di scelte troppo precipitose, prese per arrivare subito in F.1, come lui stesso ammette oggi, a 56 anni, quando lo intervistiamo nella sua soleggiata e ventosa Zandvoort. Campione Europeo di F.3 nel 1978, vincitore anche nel GP Lotteria di Monza, avrebbe potuto correre in F.2, vincere anche lì e trovarsi le porte spalancate in un top team di F.1. Invece dilapidò il suo talento, portando soldi a un team in declino come la Shadow del '79. "Non ero abbastanza maturo e mentalmente pronto al passaggio in F.1 e non ero facile da gestire. Volevo tutto o niente. La priorità numero 1 invece deve essere quella di vincere: perdere non ti porta a nulla. Se sei in un team vincente è più facile migliorare. All'epoca non lo avevo capito e ho provato a forzare le tappe. Bisogna essere appassionati, ma anche ambiziosi e calcolatori, business oriented". Negli anni successivi ha corso con ATS, Ensign, Theodore, e ha ottenuto il suo miglior risultato in prova a Long Beach nell'80 con l'ATS. "Gunter Schmidt era un uomo determinato e corretto. Ho un buon ricordo. Lavorai con Gustav Brunner ed Hervé Guilpin. Con l'ATS a Long Beach, al via partii bene e fui 2°, dopo essermi qualificato con il 4° tempo; poi ruppi la trasmissione". Al contrario non posso parlar bene di Mo Nunn della Ensign, visto che aspetto ancora oggi i 50.000 dollari del contratto. Con Nichols della Shadow mi sento ogni tanto". Chiediamo a Lammers, lumi su un suo test con la Lotus. "Nel '79 Chapman organizzò un test per me, De Angelis, Cheever, South, Mansell, nell'ottica di scegliere i piloti 1980. De Angelis fu il primo ad essere preso. A me fu chiesto di aspettare, ma io - sbagliando - ebbi fretta di firmare con l'ATS e la Lotus ingaggiò Mansell". Altre occasioni per entrare in team del calibro di Ferrari, Renault, Brabham, lo hanno solo sfiorato. "Il mio ultimo esploit in F.1 prima del rientro nel 1992, fu a Monaco 1982, quando il giovedì con gomme di cemento mi qualificai sul bagnato (si partiva in 20). Poi il sabato non potei difendere il mio risultato e rimasi fuori. Questa prestazione però fu notata dalla Ferrari. Infatti fui contattato per sostituire Villeneuve che era morto nel GP precedente, quello del Belgio. Avevo appuntamento con Marco Piccinini il venerdì sera a Detroit (corsa successiva a Monaco) per definire la trattativa, ma in prova con la Theodore ebbi un incidente e mi ruppi un dito finendo in ospedale. Così la Ferrari optò per Tambay e poi Andretti quando si fece male anche Pironi, e la mia chance andò in fumo. Quell'anno fui approcciato anche da Jean Sage della Renault per sostituire Prost infortunato per una gara, proprio a Detroit, ma poi si riprese in tempo e non se ne fece nulla. Piquet mi spinse alla Brabham nell'81, ma Ecclestone preferì i soldi che portava Rebaque". La stella di Lammers non brilla in F.1 ma splende nella altre categorie, come BMW M1 Procar, Coppa Renault 5, Prototipi. E' uno dei pochi piloti ad aver corso tutte le classiche con vetture sport in team ufficiali quali Jaguar, Toyota, Nissan, Dome a Le Mans, Daytona, Sebring. Inoltre ha gareggiato anche a Indianapolis ("Nell'84 potevo vincere l'ultima gara"). E' comunque con i prototipi che ha ottenuto i più grandi successi vincendo la 24 Ore di Le Mans nell'88 e arrivando 2° nel '90. Sempre con la Jaguar, ha conquistato due 24 Ore di Daytona ancora nell'88 e nel '90. Mi dice che avrebbe vinto anche a Sebring nel '95, perchè con la pioggia torrenziale il cronometraggio manuale perse il conto durante una fase di rifornimento senza safety car, commettendo un errore e regalando un giro alla Ferrari 333SP, che in realtà era dietro alla sua Spice-Chevy. La sua carriera nell'Endurance era iniziata nel 1983-84 con la Porsche di Richard Lloyd, poi proseguì con Jaguar a partire dal 1985. "Ebbi un bel rapporto anche con Tom Walkinshw, che mi volle in Jaguar e Nissan, e anche con la Volvo station-wagon nel BTCC. Peccato sia finita male la sua avventura nel motorsport". Il destino di Lammers si è incrociato tante volte anche con quello di John Gentry, di cui parliamo in questo numero: alla Shadow, con la Volvo, alla Dome. La carriera del pilota olandese è stata abbinata per molti anni proprio alla casa giapponese, per la quale ha corso nel locale campionato di F.3000 nell'87 e '91, mentre ha portato avanti il programma Le Mans dal 2001 al 2007 collaudando la nuova sport coperta nel 2008. Nel'92 il clamoroso ritorno in F.1: "Avevo trovato il budget e corsi in Giappone e in Australia. A Suzuka sul bagnato avevo il 6° tempo. Già a fine '89 parlai con Tyrrell per tornare, ma rimasi nei prototipi e scelsero Alesi. Nel 1986 avrei dovuto guidare la Dams con telaio Reynard, ma la mancanza di sponsor bloccò tutto dopo i test e la presentazione della macchina". Ad ogni modo nel '92 e '93 Lammers è ufficiale sport con la Toyota. Poi continua in questa categoria per tante marche, come Lola, Lotus, Audi R8 nel 2002 a Sebring, fino all'Oreca ibrida a Le Mans 2011. Nel 2006 è tra i protagonisti della serie GP Masters. Oggi si diverte con auto turismo e storiche come le Porsche-Martini che trovate a pag. 10 e 11. Come team manager del Racing for Holland, ha vissuto l'avventura in A1GP, che riteneva una categoria molto spettacolare e l'avventura Dome a Le Mans. Lammers è uno dei piloti ad aver provato più monoposto in assoluto, anche in test ed esibizioni. Nel 2011 ha corso nell'Euroboss GP a Zandvoort con la Tyrrell ex-Rosset finendo 3°. Merita davvero l'appellativo di Mister F.1.

©A. Cittadini

©BOSSGP.com

©Cor Van Veen

©Martin Lee

MONOPOSTO DI F.1 USATE E PROVATE DA JAN LAMMERS

1978 test Shadow DN8 n.16 Regazzoni, estate, Silverstone
1978 test Shadow DN9, Zandvoort
1979 test Lotus 79 n.2 Reutemann, fine anno, Paul Ricard
1979 Shadow DN9
1980 ATS D3/D4 ed Ensign MN180
1981 test Brabham BT49
1981 ATS D4 e HGS
1982 Theodore; parla con Ferrari per 126C2 e Renault per R30B
1984 test Toleman TG184 n.20 Senna, fine anno, Estoril
1984 test Renault RE40 n.16 Tambay, Paul Ricard
1985 Williams FW08 - F.3000 PMC Motorsport, Silverstone
1992 March Ilmor CG911 Giappone Suzuka, Australia Adelaide
1994 Maki F101 n.35 Hiroshi Fushida, Snetterton
1996 DAMS, Paul Ricard
1996 Williams FW06 n. 27 Jones, Zandvoort
2003 e 2004 Ferrari F2000 n. 3 Schumacher, Zandvoort
2004 Shadow DN9 Ed Swart, Road America
2007 Alfa Romeo 179 n.22, Bavaria City Rotterdam
2011 Tyrrell 026 n. 8 Rosset, Zandvoort
2012 Benetton B196 n.1 Schumacher, Sudafrica
2012 Coloni '91 n. 31 Matos-Chaves, Zandvoort

©John Brooks

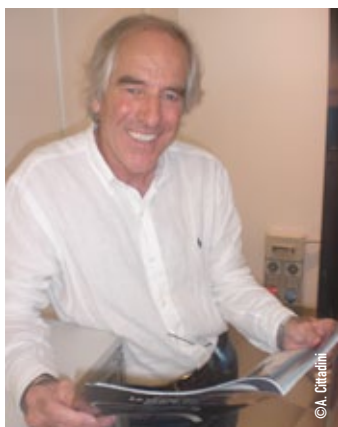
©John Brooks

JOHN GENTRY: MAESTRO DI PASSIONE

TECNICO PROTAGONISTA IN F.1 E NEL MOTOMONDIALE

di Andrea Cittadini

Ci sono persone che non amano le luci della ribalta. Understatement è la parola d'ordine. Nel loro ambito lavorativo spesso sono figure chiave: fondamentali per arrivare al raggiungimento di obiettivi importanti. Sono specialisti concreti, efficaci, stimati dagli addetti ai lavori. Ebbene John Gentry è il loro campione. Un mito per gli appassionati di motori, perché ha lavorato per molte squadre, vivendo i mutamenti della F.1 dal 1970 a oggi. Gentry non è solo questo però, dato che la sua poliedricità lo ha portato anche a vincere nel Motomondiale. Così come si contano sulle dita di una mano i piloti che hanno gareggiato in entrambe le discipline, lo stesso discorso si può fare per un progettista e ingegnere di macchina, i ruoli che ha ricoperto nella sua carriera. Lo incontriamo a Monza, dove ormai capita spesso, visto che è responsabile del corso per Ingegneri di Pista tenuto dalla Motorsport Technical School, l'unica scuola specializzata per professionisti del settore. "Non avevo mai insegnato prima. E' bello poter mettere a disposizione dei giovani le proprie conoscenze e Monza è il luogo perfetto per questa scuola". La sua carriera comincia nel '66 alla AC Cars, che prosegue l'attività della Cobra, fino a quando Robin Herd nel '70 lo chiama alla March nel suo staff di progettisti. Dal '73 all'80 fa parte di squadre evocative come Fittipaldi, Tyrrell, la Shadow di Don Nichols, l'ATS di Gunter Schmidt. "Mi ricordo che Robin Herd mi affidò il compito di convertire le Penske in ATS. Andai con lui in Sud Africa, e durante il week-end mi comunicò che aveva intenzione di lasciare l'incarico, quindi la responsabilità del lavoro passava di punto in bianco a me. I piloti principali erano Mass e Jarier e quello fu il mio debutto come responsabile tecnico di un team". Gli chiediamo come era veramente Schimdt, che aveva fama di duro: "Era una brava persona. Eccentrica, geniale, a volte collerica, ma non serbava rancore. Anzi ti dava fiducia e spesso ha aiutato persone che poi non lo hanno ripagato con la stessa correttezza. Ha raccolto meno di quanto meritasse in F.1 anche se con la RIAL poi ha avuto qualche soddisfazione". E della Shadow cosa possiamo raccontare? E' vero che Nichols aveva legami con la CIA? "Questa è una leggenda metropolitana che si sente ancora oggi. Da quello che so

io, probabilmente ci fu solo una collaborazione tecnica per la realizzazione di un veicolo ad uso militare". Con la Shadow visse la stagione di De Angelis e Lammers nel '79, poi quella con Kennedy e Johansson a inizio '80. Una delle pagine più importanti della sua carriera si svolse alla Toleman dall'80 all'84: "Fu una grande esperienza. Lavoravo con Rory Byrne (Gentry è stato padrino della figlia di Byrne). Vincemmo il titolo in F.2 finendo ai primi due posti con una macchina fantastica, poi in due anni sviluppammo un team di F.1 che fu successivamente rilevato dalla Benetton. Lì iniziò il mio rapporto speciale con Derek Warwick, ma nel team corsero anche Henton, Fabi, Giacomelli, Johansson, Martini, Cecotto che era potenzialmente un grande talento, e Senna". La Toleman TG280 di Warwick vinse la gara di F.2 non valida per il campionato, che venne organizzata a Monza in settembre al posto del G.P di F.1, "scippato" da Imola. In giugno corsero invece a Monza le F.1 del Campionato Aurora. Durante il 1984 Gentry va all'Autodelta, come capo progettista, ma l'Alfa sta gradatamente uscendo dalla F.1. La squadra è gestita dall'Euroracing di Antonio Pavanello, schiera Patrese e Cheever, ma i risultati non arrivano. Gentry capisce tutto e quindi lascia la compagnia e si accorda con la Renault, raggiungendo Warwick e Tambay, fino a quando la Casa della Losanga non si ritira come costruttore dalla F.1 per rimanervi solo come motorista. Nel 1986 Gentry firma per la Brabham, dove dovrebbe lavorare con Piquet, che però poi sceglie la Williams. Purtroppo vive la morte di Elio De Angelis al Paul Ricard, e quando ripensa a questo episodio, si commuove vistosamente. Segue ancora Warwick e De Cesaris nell'87; Patrese e Modena sono gli altri driver della squadra in questo biennio. Nel 1988 torna alla Benetton (ex-Toleman) come responsabile del test team, per seguire Boutsen e Nannini e sviluppare le sospensioni attive. Poi la grande svolta: passa alle due ruote, nel team ufficiale Suzuki GP nella classe 500, come team coordinator, con piloti come Kevin Schwanz, Ron Haslam, Kevin Magee e Niall MacKenzie. "Il mio passaggio in 500 fu casuale. Conobbi in aeroporto Garry Taylor, team manager della squadra, e così, parlando rispettivamente delle proprie attività mi fù chiesto di lavorare per loro. L'inizio fu difficile: ci vollero 6 mesi per farmi accettare dall'ambiente delle due ruote". Nel '91 una nuova parentesi in F.1 con la Leyton House di Capelli, Gugelmin e Wendlinger, per rimpiazzare Herd, ma le disavventure giudiziarie del patron Akira Agagi, riducono la competitività del team. Così Gentry accetta nuovamente una chiamata nel Motomondiale nel '92, gestendo le Yamaha del Team Roberts di John Kocinski e poi Luca Cadalora, che coglie il primo successo in 500 a Donington '93 ("ma doveva vincere Rainey, che lottava per il titolo e si arrabbiò un po'..."), conquistando un Mondiale

con Wayne Rainey nel ’92. “Mi chiamò Kenny Roberts e fissò un incontro in aeroporto a Heathrow con John Kocinski e il suo psicologo. John arrivò in pieno inverno in maglietta e pantaloncini, con un sacchetto di plastica contenente un rotolo di dollari e se ne tornò in giornata con un altro volo in USA. Diede a Roberts l’ok per il mio ingaggio!”. Nel ’94 il tecnico inglese si era stancato di fare avanti e indietro dagli USA e avrebbe voluto fermarsi un po’, quando nel frattempo arrivò una chiamata importante da Tom Walkinshaw, per diventare capo progettista dell’innovativo programma ufficiale Volvo nel BTCC con le 850 e S40 station wagon, seguendo in particolar modo Ricard Rydell. L’altro pilota era Lammers, di cui parliamo diffusamente in KERB. “Avevo stima di Walkinshaw, e mi dispiace che gli ultimi anni siano stati difficili per lui. I costi della F.1 sono andati alle stelle e avrebbe dovuto fermarsi prima” in merito al fallimento della Arrows. Dal’96 al ’99 è direttore tecnico del team Triple Eight, che porta al successo le Opel/Vauxall Vectra nel BTCC ancora con Warwick. Approda alla Activa Technology dal ’99 al 2004, società che era nata per gestire l’attività di Yamaha in F.1 per poi occuparsi di engineering conto terzi. Segue anche il progetto della Dome LMP1 che con Jan Lammers correrà la 24 Ore di Le Mans. Dal 2005 in avanti ha lavorato soprattutto in A1GP e GP2, per Racing Engineering, Dave Price, Supernova, Ocean. Secondo Gentry “... non è un posto per romantici la F.1 di oggi. Pur con tutto il rispetto per le persone che ci lavorano e per la tecnologia, non c’è più spazio per innovare e sperimentare”. Con le sport prototipo sì; vedasi Audi e Toyota. O della squadra di cui oggi è consulente tecnico, il Rebellion Racing, dov’è anche ingegnere di macchina di Andrea Belicchi, Jeroen Bleekemolen e Harold Primat. Con una Lola-Toyota LMP1 sponsorizzata Lotus, che il team ha sviluppato direttamente: “Andrea è un pilota fantastico: meticoloso, sensibile, veloce”. Gentry è anche Delegato FIA per le F.1 storiche dal ’66 all’85, ed è un collezionista di moto d’epoca da corsa, che guida in occasione di revival, anche al Tourist Trophy. KERB MOTORI sembra la rivista fatta apposta per lui. Per la serie “Quando arde la passione” ...

LE MONOPOSTO CHE HA PROGETTATO

Anno, Modello, Progettisti

1978: ATS HS1 - Robin Herd, John Gentry
1978: ATS D1 - John Gentry
1979: ATS D2 - John Gentry, Giocomo Caliri
1979: Shadow DN9B - John Gentry, Richard Owen
1980: Shadow DN11 - John Gentry, Richard Owen, Vic Morris
1980: Toleman TG280 F.2 - Rory Byrne, John Gentry
1981: Toleman TG181, TG181B, TG181C - Rory Byrne, John Gentry
1982: Toleman TG183, TG183B - Rory Byrne, John Gentry
1984: Toleman TG184 - Rory Byrne, John Gentry
1985: Alfa Romeo 184TB - John Gentry
1985: Alfa Romeo 185T, 185TB - John Gentry

Modellismo

DALLE AUTO VERE, AI KIT IN SCALA

MASERATI "ELDORADO", MARCH A.R. INDY, LE F.1 DI LAMMERS... di Stefano Iori

In questo KERB MOTORI, parliamo dalla Maserati Eldorado. Nel vecchio catalogo Autostile di Carlo Brianza, era proposta in versione curbside - cioè senza interni o parti apribili - realizzata in metallo bianco. Ora ABC Brianza ha il modello in resina 1:43, aggiornato con gli organi meccanici, in entrambe le livree. I riferimenti: ABC 99 Maserati Eldorado, 500 Miglia di Monza 1958, guidata da Moss. ABC 105, Maserati Eldorado, 500 Miglia Indianapolis 1959, non qualificata da Liguori. Parlando di March-Alfa Romeo Indy, entrambe le monoposto di Unser Sr. e Guerrero, bianca e nera, erano nel catalogo Onyx e si trovano su ebay. Buona disponibilità per la Shadow DN9 di Jan Lammers con livrea GP di Monaco '79 in kit Tameo, ref. TM4. L'ATS D4 del suo exploit nel GP USA West dell'80, è stata invece proposta da Tenariv, ref. 8. La March CG911 del GP del Giappone '92 (non si chiamava più Leyton House) è prodotta da Spark, ref. S1662; come la Dome, ref. S0055. Introvabili Ensign e Theodore di Tameo e Minichamps. CPModel le ha nei colori di altri piloti. Minichamps realizzò la Dams del '96. La Porsche Martini con livrea psichedelica che trovate a pagina 10, è prodotta da ABC Brianza in scala 1:12, ref. ABC 1205.

SCHEDA TECNICA ROLAND SANDS DESIGN DESMO STREET TRACKER

Telaio:	In tubi d'acciaio al cromo molibdeno
Interasse:	1.470 mm - Angolo di sterzo: 24,5°
Motore:	4 tempi, 4 cilindri a V di 90°, doppio albero a camme in testa, 16 valvole, raffreddato ad aria, distribuzione Desmodronica con comando a cascata d'ingranaggi
Cilindrata:	989 cc - Potenza: 200 CV a 13.800 giri/minuto
Coppia massima:	11,8 Kgm/116 Nm a 10.500 giri/minuto
Alesaggio e corsa:	86x42,56 mm
Rapporto di compressione:	13,5:1
Cambio e frizione:	Estraibile a 6 rapporti con frizione multidisco a secco e comando idraulico
Accensione:	Iniezione elettronica e gestione del motore con centralina Magneti Marelli, comando gas ride by wire, corpi farfallati da 50 mm Magneti Marelli con iniettori Microjet a 12 fori, gestione del motore sempre con centralina Magneti Marelli 5SM
Sospensione anteriore:	Forcella telescopica regolabile Öhlins con steli da 43 mm FG353 dotati di rivestimento antiattrito al Nitruro di Titanio (TiN)
Sospensione posteriore:	Braccio in tubi in acciaio al cromo molibdeno con uscita sul lato sinistro, lasciando il mozzo del cerchio destro a vista, monoammortizzatore Öhlins con regolazione idraulica
Peso:	159 Kg. con olio e liquidi, senza benzina
Impianto frenante:	Ant. disco singolo semi-flottante Brembo da 330 mm in acciaio con pinza radiale monoblocco a quattro pistoncini - Post. Disco singolo RSD da 267 mm in acciaio con pinza Performance Machine a quattro pistoncini
Ruote:	Ant. 27x7x19 pollici Dunlop CD5 con cerchi da 3 pollici Performance Machine Flat Track in alluminio - Post. 27,5x7,5x19 pollici Dunlop CD2 con cerchi da 3,5 pollici Performance Machine Flat Track in alluminio
Velocità massima:	Almeno 302 km/h (ammesso di riuscire mai a raggiungerli)
Prezzo:	Superiore ai 60.000 Euro della Ducati Desmosedici RR
Anno di costruzione:	2011, da una Ducati Desmosedici RR del 2008
Proprietario:	Justyn Amstutz, San Diego, California, USA
Informazioni:	www.rolandsands.com

Per la scheda tecnica della Desmosedici RR: http://www.ducati.com/bikes/desmosedici_rr/desmosedici_rr/2008/tech_spec.do

DR. JEKYLL & MR. HYDE

ROLAND SANDS DESIGN DESMO STREET TRACKER

di Alan Cathcart – Foto Kevin Wing

"...il rombo aggressivo
del V4 Ducati
risuona nella valle
appena sfiori il gas"

Sono stato il primo giornalista a provare su strada questa follia realizzata dal geniale Roland Sands, su commissione di Justyn Amstutz, proprietario di ben tre Desmosedici RR: una la usa in pista, l'altra ce l'ha ancora intonsa nella cassa, mentre la terza l'ha fatta trasformare da Sands in una moto da dirt-track. Si avete, capito bene, trasformare una GP replica in tracker! Ebbene, noi abbiamo guidato questo esemplare su strada, regolarmente omologato e pronto per essere targato: ulteriore mutamento nella trasformazione. Desmosedici RR e RSD Desmo Tracker stradale: Dr. Jekyll e Mr. Hyde. O se vogliamo solo Monna Lisa, la Gioconda di Leonardo da Vinci, unica, irripetibile, incomparabile: così Sands chiama la Desmosedici RR. E se si vuole intervenire sulla Gioconda, si può solo reinterpretarla, perché è impossibile ridipingerla. E' quello che ha fatto questo figlio d'arte. Suo padre Perry è il fondatore della Performance Machine, creata a Los Angeles nel '70, azienda leader negli USA nella personalizzazione di custom e sportive in genere. Nativo di Long Beach, Roland ha iniziato ad andare in moto all'età di 5 anni. Nel '93 ha debuttato in gara vincendo a Willow Springs con una Yamaha TZ250 e dopo due anni è passato nella serie AMA, battagliando con Rich Oliver e Kurtis Roberts. Ha conquistato il titolo nel '98 e fatto sue undici corse, tra le quali Laguna Seca. Daytona invece è la sua pista stregata, dove non ha mai vinto e si è fatto pure male. Nel 2000 Paul Bird lo ha chiamato in Inghilterra per correre nel British Superbike con una Honda ufficiale, e Sands è salito più volte sul podio. La nostalgia per la California lo ha fatto ritornare a casa, appendere la tuta al chiodo e aprire la sua azienda: Roland Sands Design. Lasciando la PM dove lavorava giustappunto come designer. All'alba dei quarant'anni Roland Sands è ora il più rinomato guru delle personalizzazioni e la sua ultima fatica è l'incredibile Yamaha T-Max visto al Salone di Milano. Se andate sul sito www.rolandsands.com/bikes, potete vedere i mezzi da urlo realizzati finora. Spicca la KR V5 Tracker con motore MotoGP 5 cilindri da 990 cc, per conto di Kenny Roberts, presentata nel luglio 2006 nel paddock di Laguna Seca in occasione del GP degli USA. Uno spettacolo sentirla ruggire per le strade di Los Angeles, e all'epoca pensai di aver raggiunto il Nirvana, quando le montai in sella. Ebbene con la Desmo Tracker siamo andati oltre. Il successo di quell'opera d'arte che fu la V5, è stato comunque un biglietto da visita importante per Sands, al fine di convincere le case ad affidarsi a lui per concept bike e prototipi. Ducati è stata la prima a farlo, ed è nata la Hyper Motard, esposta nel dicembre 2007 al Salone di Long Beach (la vedete nella foto a pagina 93 con la modella bionda). Questa Desmo Tracker nasce nel solco di quella collaborazione e sarebbe proprio una moto adatta alla passione di Kenny Roberts o di Valentino Rossi, fanatici del fuoripista. Ma andiamo con ordine e ripartiamo dall'inizio. La Ducati Desmosedici RR è stata la moto di serie più desiderata in assoluto. Nessun altro mezzo ha saputo declinare così fedelmente le prestazioni di una moto da Grand Prix in una replica stradale. Acquistata, sia chiaro, da business men milionari e vip del cinema, ma anche da comuni appassionati che hanno deciso di fare i salti mortali e investire in questa moto i loro risparmi. Tutti accomunati dalla stessa passione. Icona celebrativa e ultima espressione della fantastica doppietta ottenuta nel novembre 2006 a Valencia, con la vittoria una tantum di Troy Bayliss per un estempora-

Arai

neo ritorno in MotoGP, davanti a Loris Capirossi, nell'ultima gara dell'anno.Negli USA lo chiamano semplicemente Desmo questo modello unico, come se tutte le Ducati uscite negli ultimi 35 anni dallo stabilimento di Bologna non usassero la stessa distribuzione. Ebbene, ora capirete nel dettaglio cosa Roland Sands è stato capace di fare con questa moto. A molti puristi, il suo gesto è sembrato blasfemo! Osare metter mano alla regina dei circuiti, dotata di uno splendido telaio che ricorda quello disegnato da Massimo Tamburini per la Cagiva 500. Un'opera di design squisitamente made in Italy, mutata in una creatura da dirt-track tutta "stars and stripes". Justyn Amstutz è anche uno dei partner di Roland Sands, nonché proprietario della National Powersport Auctions, società più grande al mondo nella vendita di motociclette, ATV e moto d'acqua usati. "Sono entusiasta di quello che abbiamo fatto. Roland e il suo staff hanno realizzato un capolavoro, riuscendo a conservare lo spirito originario Ducati nella costruzione della Desmo. Cosa diavolo potremo costruire di meglio adesso"? Come dicevo a inizio dell'articolo, Amstutz nella sua collezione ha tre Desmosedici RR. La prima acquistata dopo pochi minuti dall'apertura delle vendite online. La seconda presa dal lotto assegnato agli Stati Uniti, esaurito cinque ore dopo la messa sul web. Quest'ultima da tenere imballata nella cassa, giusto come muletto della prima, che viene regolarmente utilizzata la domenica mattina in prove libere in pista. Poi, come si suol dire, certe occasioni capitano una sola volta nella vita: l'autobus della fortuna è passato per tre volte da casa Amstutz, visto che Justyn ha avuto l'occasione di acquistarne una terza con zero chilometri. Il proprietario aveva chiesto un prestito per poterla comprare, ma non potendo più far fronte ai pagamenti ha deciso di cederla. Un po' ci dispiace per lui, ma questo esemplare è stato trasformato nella più veloce moto da dirt-track di sempre. Lo stesso Sands è proprietario di una Desmosedici RR, con molte miglia all'attivo e tanta polvere raccolta nelle veloci esse delle alture californiane. Non aspettava altro che sentirsi chiedere di customizzarne una. "Volevo fare qualcosa con una Desmo, ma allo stesso tempo non volevo tocccare la mia, che è perfetta. Speravo che arrivasse qualcuno a chiedermi di mettere le mani sulla sua Desmosedici. Certo non mi aspettavo di farlo con un esemplare ancora fresco di fabbrica. Appena Amstutz mi ha chiamato, la Desmo Tracker è diventata realtà. Il concetto che avevo in mente era quello di una "streetfighter" con gomme ovali da dirt-track, in modo da poterla usare anche in tratti sterrati. Justyn voleva una moto da poter utilizzare per recarsi al lavoro e divertirsi allo stesso tempo in gare dirt-track. Così ho iniziato a buttare giù i primi schizzi e il risultato è stato fin da subito brillante. Ci sono voluti tre mesi per realizzarla, senza modificare i pezzi originali ma sostituendoli. Dovevo assemblare le due anime MotoGP e dirt-track della moto, per tanti versi agli antipodi, soprattutto in termini di funzionalità ed estetica. Dovevo creare qualcosa di utilizzabile con pulsante d'avviamento e fanali, ergonomicamente confortevole, con sospensioni adatte ad un uso non solo stradistico, mantenendo tutti i cavalli, e le stesse geometrie del telaio. Penso di essere riuscito a centrare l'obbiettivo." Avete capito bene. Nessun componente della Desmosedici RR è stato tagliato o modificato. Le carene e le altre parti in compositi sono state preservate in modo che Amstutz le possa utilizzare come ricambio per le altre due moto. Sands ha saggiamente voluto a tutti costi che ogni modifica potesse essere

reversibile, nel caso in cui si voglia ripristinare la moto nella sua configurazione originaria. All'uopo, Roland ha sostituito il telaietto sottosella in carbonio con uno in acciaio, per alloggiare il sellino ribassato, il codino e il serbatoio da tre galloni (circa 13,5 litri) tutti in alluminio. La moto pesa meno, 159 kg, ma mantiene tutti i 200 CV del motore V4, sul quale Sands non è intervenuto. "La modifica più importante è stata quella di aumentare l'angolo di sterzo per guidare la moto in derapata come una dirt-track. In occasione del test non era ancora stato fissato il porta targa, necessario a Amstutz per girare a San Diego. Al posto del forcellone posteriore, Sands ha optato per un braccio in tubi con uscita sul lato sinistro, dove c'è la catena, lasciando il mozzo del cerchio destro a vista, usando ruote da dirt-track Perfomance Machine disegnate da Roland stesso dodici anni prima! La livrea tricolore Airtrix è un omaggio all'Italia. L'unico modo per capire veramente questa moto era quello di provarla lungo le colline a nord est di Los Angeles. Infatti conosco i miei limiti, non ho mai girato su un ovale sterrato, specie con 200 CV sulla ruota posteriore da gestire e coperture da 19 pollici con battistrada quasi tassellato. Farci una foto statica è un conto, girarci seriamente un altro. Neanche Amstutz ha provato la Tracker in maniera approfondita prima di me, a parte la sfilata per le vie di Sturgis nell'agosto 2011 sulla moto appena completata. Pertanto mi è sembrato inopportuno correre dei rischi, visto il privilegio. Pennellare le curve lungo la Glendora Mountain Road in direzione delle montagne di San Gabriel in una soleggiata giornata invernale californiana: questa sì che era una cosa che potevo permettermi di fare. Specialmente dopo essermi sciroppato una marea di km in sella alle Desmosedici RR di alcuni amici (sì, è bello avere conoscenti benestanti con gusti raffinati in tema di motociclette); così come aver avuto la possibilità di testare anno dopo anno tutte le evoluzioni della 990 cc MotoGP ufficiale, incluse quelle di Capirossi e Bayliss nel 2006, proprio il giorno successivo la storica doppietta di Valencia (guardate le pagine seguenti). E' stata l'ultima apparizione pubblica di queste purosangue da gara prima del commiato, per andare a fare bella mostra nel Museo Ducati. Bene, posso dire come guidare la RSD Desmo Tracker sia davvero un'esperienza sensazionale. Tu sei seduto come se fossi su una moto normale, e tutto ti sembra proprio normale, fino a quando non premi il pulsante dell'avviamento scatenando l'inferno. Dr. Jekyll diventa Mr. Hyde, e il rombo aggressivo del V4 Ducati risuona nella valle appena sfiori il gas. Se siete certi che la Demosedici RR offra prestazioni da record, ebbene la Desmo Tracker ci porta su un altro pianeta per due motivi: il peso ridotto, che le consentirebbe di raggiungere i 302 km/h di velocità massima (sempre ammesso che riusciate a restare attaccati al manubrio il tempo necessario per arrivarci); e la posizione di guida più alta, che fa impennare la moto già in terza. Dà un'emozione enorme cavalcarla - a patto di ricordarsi che l'acceleratore funziona nei due sensi. Sfruttare la coppia sopra i 5.000 giri per affrontare in slalom i tornanti di montagna è uno spasso, andando qualche volta a limitatore. La potenza arriva come se si trattasse di una Superbike,

senza la gestione elettronica del motore che ora equipaggia questi mezzi. La Desmo Tracker provata da me sarebbe pronta per correre su un ovale, con gomme Goodyear marchiate Dunlop da 19 pollici. Infatti Dunlop è ora di proprietà Goodyear. La grosse gomme da dirt-track incredibilmente tengono sull'asfalto e nelle curve senza fine della Glendora Mountain Road. Certo, quella posteriore si muove quando apri in uscita di curva e sai di avere 200 CV sotto il sedere. Ma quando scoda, lo fa in maniera controllabile e l'anteriore tiene lateralmente, permettendoti di piegare senza timore nell'affrontare le S veloci. Stare sulle pedane aiuta a evitare che la moto tenda a impennarsi in accelerazione, ma la soluzione migliore è quella di aiutarsi col freno posteriore mentre si dosa il gas, anche perché la moto si ribalterebbe facilmente se si esagerasse. Meglio lasciare a Justyn Amstutz l'eventuale voglia di provare ad avvicinare questo limite, visto che ha due moto di scorta... OK, Roland, cosa mi dici di quei critici che ti accusano di sacrilegio e di aver sfigurato Monna Lisa, trasformando una sofisticata Desmosedici RR in una ruvida Desmo Tracker, tipico giocattolo da Million Dollar Baby, come la Ferrari station wagon fatta realizzare dal Sultano del Brunei? "Non me ne frega un ca..o" - risponde deciso Sands. "Questo non è un pezzo d'epoca da collezione che deve essere venerato e conservato in un museo. Ce ne sono altri 1.499 là fuori, o forse meno, sottraendo quelli che i proprietari hanno demolito cadendo in pista. Se si trattasse realmente di un pezzo unico, con tanto di pedigree, allora bisognerebbe pensarci due volte prima di modificarlo. Ma la Desmosedici RR è un prodotto di serie, e sinceramente chi mi critica non è al mio livello. Voglio dire, io possiedo una Desmosedici RR, trascorro un sacco di tempo su questa moto, specie in circuito, e spesso faccio pure delle comparative con un'Aprila RSV4. Purtroppo il 99% delle persone che lancia letame sul mio progetto non ha mai guidato una Desmosedici, e magari non sarebbe nemmeno in grado di farlo. Non sanno cosa la moto è veramente in grado di fare. Eppure sono quelli che dicono che mi dovrei vergognare per aver costruito la Tracker. Bene, vadano a farsi fottere, non piacerà loro nemmeno il mio prossimo progetto Ducati " La mia curiosità si accende. Cos'hai in mente di fare Roland? "Un ragazzo mi ha chiesto di costruirgli una Café Racer Panigale dal look retrò-future. Lui è pronto, e noi di RSD pure. Ho guardato la Panigale e ti posso dire come nessun'altra Ducati sia meglio predisposta a farsi spogliare. E' bella e semplice, ben proporzionata con lineamenti puliti, non sarà difficile massaggiarla e controllare che ogni cosa sia al posto giusto. Intendo prestazioni, sospensioni, eccetera. Basterà semplificare, tenere l'essenziale: una naked acqua e sapone. Non male. So che tanti sono già pronti a odiarmi ancora di più, ma non m'interessa, semplicemente mi fa sorridere!". Non dite poi che non siete stati avvertiti, ducatisti ...! Chi dovrebbe realmente dare un'occhiata a quello che ha fatto Sands è l'Aprilia, visto che pensare a una RSV4 street-tracker è davvero eccitante. Soprattutto dal momento che il suo V4 a 65° è più compatto del V4 a 90° della Ducati. Posso già prenotare la moto?

DUCATI DESMOSEDICI RR: MOTO DA GARA STRADALE

DOVEVANO ESSERE 300, FURONO 1.500: NATA NEL 2006, ERA LA REPLICA DELLA MOTOGP

Testo e foto di Alan Cathcart

Non capita tutti i giorni di poter avere una moto da corsa da targare e utilizzare su strada. Un bel giorno di qualche anno fa, Ducati decise di realizzare questo sogno per pochi, per celebrare l'ultima 990 cc prima del cambio di cilindrata, introdotto dai regolamenti nel 2007. In realtà poi non furono così pochi, bensì 1.500 gli acquirenti della Desmosedici RR (Race Replica), a un prezzo finale da collezionisti: 60.000 Euro. Nel 2012 la MotoGP è tornata a 1.000 cc, ma con un alesaggio più piccolo rispetto al passato. Ducati stupì il mondo delle due ruote alla vigilia del GP d'Italia, il 2 giugno 2006, quando annunciò che la Desmosedici RR, replica di quella da gara di Loris Capirossi, Sete Gibernau e Troy Bayliss, sarebbe stata venduta sul web a 55.000 Euro.Quell'anno Capirossi finì 3° in campionato, vincendo tre corse: subito in Spagna, in Repubblica Ceca e in Giappone, mentre Bayliss trionfò al debutto nell'ultima prova a Valencia, davanti all'italiano. Per potersi aggiudicare la più sensuale moto di serie di derivazione racing, furono però necessari 60.000 Euro.Quell'anno Capirossi chiuse la stagione al terzo posto in campionato, vincendo tre gare: al debutto in Spagna, in Repubblica Ceca e in Giappone. Per potersi aggiudicare la più veloce e più sensuale moto di serie derivata da un mezzo da competizione, ben presto furono necessari 60.000 Euro. Prezzo definitivo varato nel febbraio 2007, quando la decisione di limitare la produzione a soli 300 pezzi fu cambiata e il numero elevato a 1.500, in funzione della grandissima richiesta! Molto di più di quanto il management Ducati di allora si aspettasse: una bella mossa economica, non solo d'immagine per la Casa del Pompone! Inclusi nel prezzo, la garanzia triennale e i relativi tagliandi, un telo coprimoto dedicato, i cavalletti anteriore e posteriore, una marmitta con specifiche da gara completa di centralina e mappatura, per poter usare la moto in pista. La produzione iniziò nel mese di dicembre 2007 e fu completata giusto un anno dopo, il 2 dicembre 2008, quando l'ultima delle 1.500 unità venne completata. La Desmosedici RR utilizzava tutto il know-how accumulato con lo sviluppo della GP6 nel Campionato Mondiale MotoGP. Il suo motore 4 tempi 4 cilindri a V di 90°, doppio albero a camme in testa, replicava perfettamente quello usato nelle competizioni con le medesime specifiche: cilindrata di 989 cc, alesaggio e corsa da 86 x 42.56 mm, rapporto di compressione di 13,5:1, una potenza di 200 CV a 13.800 giri/minuto con scarichi liberi e 188 CV con quelli omologati, e una coppia di 11,8 kgm a 10.500 giri/minuto, raffreddamento a liquido. Poi basamento e teste dei cilindri in lega d'alluminio sabbiato, coperchi motore in magnesio, bielle in titanio montate su un albero motore rifasato su configurazione Twin Pulse a scoppi asimmetrici. Quest'ultima caratteristica rende l'erogazione molto simile a quella di un bicilindrico, accoppiando gli scoppi dei cilindri gemelli, a differenza della configurazione "Four Pulse". 4 sono le valvole in titanio per cilindro con comando a cascata d'ingranaggi sul lato destro del motore, in modo da garantire un controllo preciso delle stesse fino agli alti regimi, in ab-

binamento alla distribuzione Desmodronica fiore all'occhiello Ducati con corpi farfallati da 50 mm Magneti Marelli, iniettori Microjet a 12 fori sopra la farfalla, gestione del motore sempre con centralina Magneti Marelli 5SM, ed elettronica d'avanguardia con linea CAN ad alta velocità. Questo capolavoro di precisione ingegneristica si presentava con specifiche Euro 3 e una linea del contagiri che arrivava fino a 14.200 giri/minuto. Il cambio era estraibile a sei rapporti con frizione multidisco a secco e comando idraulico. Le gomme Bridgestone da 16 pollici dietro e 17 davanti, con cerchi Marchesini, freni Brembo a doppio disco ant. da 330 mm e post. da 220 mm con pinze monoblocco radiali. Il tubo di scarico del tipo a camino, 4 in 2 in 1, con convertitore catalitico, utilizzava un silenziatore verticale nascosto nel codino. Il telaio era il tradizionale tubolare al cromo-molibdeno-acciaio, con telaietto monoscocca in fibra di carbonio che supporta la sella, e un forcellone in alluminio scatolato infulcrato nei carter accoppiato al mono-ammortizzatore Öhlins. Le forcelle erano Öhlins FG353 pluriregolabili con steli rovesciati da 43 mm dotati di rivestimento antiattrito al Nitruro di Titanio (TiN). Tutte le geometrie del telaio e dello sterzo, erano identiche a quelle della moto da corsa. Il peso è di 171 kg, grazie all'uso della fibra di carbonio per la carenatura aerodinamica studiata dell'ex-progettista di F.1 Alan Jenkins, anche in questo caso uguale a quella della GP6 da competizione, salvo per l'installazione del doppio faro e dell'equipaggiamento stradale. Per fare un confronto, la Ducati 999R bicilindrica a V stradale, che ha fornito la base per la vittoria di Troy Bayliss nel Mondiale Superbike 2006, lo stesso anno del lancio della Desmosedici RR, pesava 10 kg. in più, con la metà dei cilindri!

SPECIAL DUCATI 1098 S MARTINI RACE REPLICA

SPESSO L'IMMAGINAZIONE ANTICIPA LA REALTA': SIAMO IN CALIFORNIA NEL 2009...

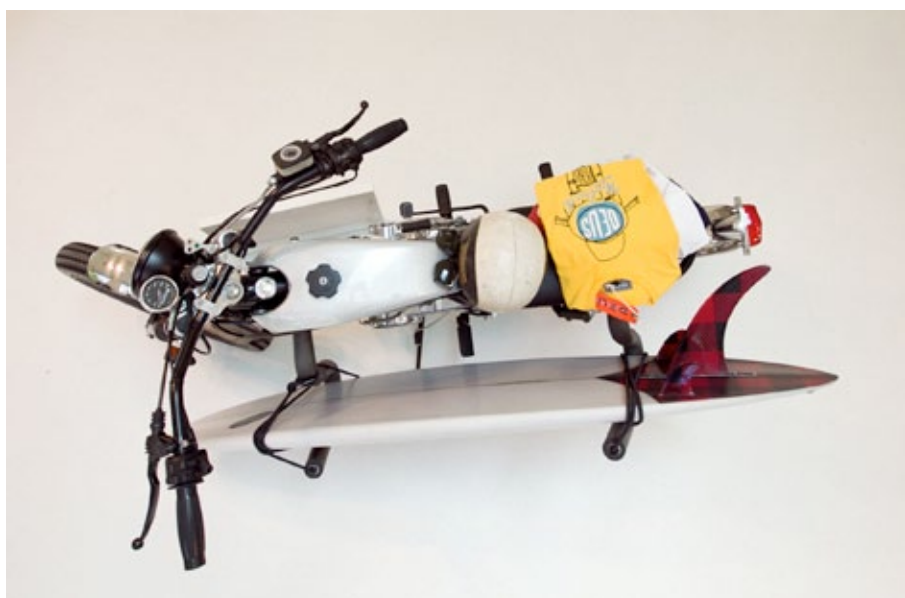
Disegni di Oberdan Bezzi – Foto Stephen Scharf

Le livree legate al mondo delle competizioni, da sempre colpiscono l'immaginario collettivo. Pubblichiamo il disegno di Oberdan Bezzi, che addirittura anticipava il ritorno di fiamma tra Porsche e Martini (si veda pag. 8) con un'inedita due ruote. Accanto, un'altra sua tavola di una Ducati-Martini. Ora che la Casa bolognese appartiene ad Audi, chissà... Infatti a volte l'immaginazione previene la realtà. La Ducati 1098 S Martini Race Replica è stata voluta da Ducati North America, per iniziativa del suo AD e del Responsabile PR, entrambi fan delle Porsche e delle Lancia Endurance, ed è stata realizzata dal concessionario californiano di San Rafael, Hattar Motorsports. Durante la presentazione, avvenuta a Laguna Seca il 28 agosto 2009, durante l'evento Rolex Monterey Historics, nella settimana che segue il Concorso d'Eleganza di Pebble Beach, la moto venne esposta a fianco di una Porsche 908/3 nell'area Canepa Design. La base di partenza è stata un modello Superbike, al quale sono stati aggiunti diversi accessori del catalogo Ducati Performance. La special adottava diverse parti in carbonio, albero motore alleggerito, alberi a camme racing, pistoni e bielle in titanio, cambio con specifiche SBK, gas rapido, pedane da corsa, ruote in magnesio, sospensioni Öhlins, scarico Termignoni. Aveva 175 CV e pesava 164 kg.: un rapporto peso/potenza perfetto! Il costo era stimato in 37.000 Dollari. In Inghilterra nel frattempo è apparsa anche una Yamaha R1 nei colori Martini...

LIMITED EDITION WOORLRICH & DEUS EX MACHINA

PRESENTATA LA COLLEZIONE CON GRAFICHE DELLA CASA AUSTRALIANA

Woolrich e Deus Ex Machina hanno presentato una collezione di t-shirt in serie limitata, disegnate dal brand australiano, uno dei marchi più creativi in ambito motociclistico, ciclistico e surfistico. E' possibile portare il proprio surf in moto? Certo, guardate le foto! Nato nel 2006, Deus Ex Machina è specializzato nella personalizzazione di splendide café racer, biciclette a scatto fisso e tavole da surf. Mondi diversi accomunati dalla voglia di evasione e di rendere unici i propri oggetti. Questa passione finisce per dare vita ad atelier particolari: gallerie d'arte per esporre e mettere in vendita i pezzi creati, con annessi officina e area caffe'. Dopo Sydney, Bali, Los Angeles, sta aprendo Milano. Il luogo ideale dove leggere la sezione Café Bikes di KERB MOTORI! WP Lavori in Corso, distributore internazionale di Woolrich John Rich & Bros, Woolrich Woolen Mills, BD Baggies e Avoncelli, ha recentemente acquisito anche il marchio Baracuta, marca inglese di giubbotti nota per aver vestito Elvis Presley e Steve McQueen. Per restare in tema, WP commercializza anche la linea Barbour Steve Mc Queen.

vendo&compro

Scrivete a:
kerbmotori@kerbgroup.com
Gratuito per privati: 1 annuncio testo max 20 parole e 1 foto.
Per aziende: 1 annuncio testo max 20 parole e 1 foto, 20 Euro.

VENDESI MASERATI INDY 4700 AMERICA 1971
Colore carrozzeria verde pino
(vernice originale al 90% in quanto sono stati fatti alcuni ritocchi)

Colore interni	bianco neutro (pelle originale in ottime condizioni)
Tipo	coupé
Anno	1971
Km	22.000
Alimentazione	Benzina
Prezzo	65.000 Euro
Luogo	Modena, Italia
Contatto	Marcello Candini, tel. +39 059/ 828280

Altre informazioni: già ASI, Targhe nere con libretto originale d'epoca, 4 posti, cambio 5 marce, servosterzo (molto importante per questo tipo di vettura), vetri elettrici, aria condizionata, pedane beige originali, libretto uso e manutenzione, libretto dei tagliandi. Set attrezzi originale e cric. Comprata dal primo proprietario 5 anni fà, venduta a un cliente di Modena che ha percorso circa 1.200 km, riacquistata visto che il cliente compie 102 anni e ha messo in vendita la sua collezione!

VENDESI DYWA 08 F.JUNIOR
Motore Fiat Fire 1.000 cc
Anno 2000
Prezzo 7.000,00 Euro
Con passaporto tecnico, numerosi ricambi
Contatto Dydo Monguzzi, tel. 3356290928

VENDESI DYWA 05 F.JUNIOR
Motore Fiat Fire 1.000 cc
Anno 1993
Prezzo 5.000,00 Euro
Con passaporto tecnico, numerosi ricambi
Contatto Dydo Monguzzi, tel. 3356290928

VENDESI LIGIER JS2 MASERATI
Colore carrozzeria argento con interni colore nero
N. telaio 20100
Anno settembre 1975
Prezzo 107.929 Euro
Contatto Pfenninger Garagen AG, Zurigo (CH), Tel: +410449184047

VENDESI MOTOBI MOTO2 TEAM JIR
Telaio TZR
Motore Honda 4 cilindri, 4 tempi, 599,4 cc
Anno 2011, ex-Alex De Angelis (4° nel Mondiale)
Prezzo 45.000,00 Euro
Contatto administration@jir.mc Fax: +377 97 97 46 92